MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 DECEMBER 15. (VI. ÉVF. 24. SZÁM)

Karácsonyi szám



ÁRA 1 PENGŐ

Hódolatteljes ragaszkodással
és igaz magyar szeretettel ünnepelte meg a nemzet
országgyarapító Kormányzó Urunk névnapját


ARGUS

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA DI AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM * BUDAPEST, 1943 DECEMBER 15

HADNAGYAVATÁS KASSÁN

Kettős ünnepet ült október hatodikán Kassa városa. A Kormányzó Úr Őfőméltósága névnapján avatta a repülőakadémia az új hadnagyokat. Az avatási ünnepség a nyilvánosság kizárásával már reggel nyolc órakor kezdődött. Az akadémia tiszti és tanári kara, az akadémikusok gyűltek össze ebben az időben a tornateremben, hogy többéves fáradtságos munkájuk eredményét számbavegyék. Megkezdődött a hadnagyi kinevezések felolvasása és az oklevelek kiosztása.

Az akadémikusok egyenként lépnek ki a sorból, a megható csöndben keményen koppan egy-egy sarok, férfias kézszorítás és a m. kir. honvéd légierők egy kiváló tiszttel többet mondhatnak magukénak. Az ünnepélyes aktus után felekezetek szerinti istentisztelet következik.

Az akadémia udvarán folynak már az ünnepély nyilvános részének előkészületei. Díszes emelvény áll a hősi emlékművel szemben. Itt foglal helyet az ünnepély alatt a Kormányzó Úr Őfőméltóságának képviselője, a katonai és társadalmi előkelőségekkel. Ettől a díszemelvénytől jobbra kisebb emelvény a zászlóemelvény, innen mondja az akadémikusokhoz intézett búcsúbeszédét az akadémia parancsnoka. A rendezőség külön helyet biztosított a rádió, a sajtó képviselőinek és az akadémikusok hozzátartozóinak.

Tizenegy órakor a nyilvános ünnepség kezdetének időpontjában megérkezik a Kormányzó Úr Őfőméltóságának képviseletében vitéz Magyarosy Sándor altábornagy, a légierők parancsnoka.

Az akadémia parancsnoka, vitéz nemes ditrói Orosz Béla ezredes búcsúbeszédet intéz a távozó akadémikusokhoz:

Bajtársak!

Repülőtisztté avatástok magasztos ünnepén a Mindenhatóhoz száll első gondolatunk. Hálát adunk a Nemzetek sorsát intéző gondviselő Istennek, hogy a mi Legfelsőbb Hadurunkat mindmáig erősnek, nagynak és töretlennek megtartotta. A szovjet földön harcoló bajtársaink épp úgy, mint a csonka határainkon innét és túl a magyar imádsághoz mindenütt hozzáfűzik ezt az áldást, amelyet névünnepén minden igaz magyar ember kér a nemzetet fáradhatatlanul vezérlő országgyarapító Kormányzónkra. Velük együtt mi is kérjük a magyarok Istenét, hogy sokszorozza meg erejét, acélozza elszántságát és segítse történelmi elhivatottságában. Kérjük, hogy kárpótolja azért a roppant áldozatért, melyet nemzetének szebb jövője érdekében a maga életpéldájával hozott.

Az országokat a hősök teremtik meg, a hősök tartják fenn és a hősi halottak viszik át az örökkévalóságba.

A mi hős Kormányzóhelyettesünk sok magyar bajtársa élén a vitézség és kötelességteljesítés példájával mindannyiunk fölé az örökkévalóságba emelkedett. Önfeláldozó életével történelmi küldetést töltött be, hősi halálával pedig a magyar katonai erények örök kútforrása lett.

A »vitéz nagybányai Horthy István« honvéd repülő akadémia a példaadást és a hősi áldozatot írta zászlajára. A kötelességteljesítést mindhalálig.

Most Ti is ezt fogadjátok meg. A ragyogó színekben tündöklő csapatzászló előtt erre esküdjetek.

Bajtársak! A természetben minden, ami él, a magasba vágyik. Az életben törekedjetek Ti is mindig fölfelé. Vitézségben és tudásban is oda, ahová szárnyaitok visznek: az igazi magasságok felé.

Higgyetek és küzdjetek.

Higgyetek a magyarok Istenének segítségében, de higgyetek a magunk őserejében is.

Küzdjetek, mert erre a háborúra nem elég szellemileg és testileg felkészülni, nem elég az elméleti és gyakorlati tudás, a rendkívüli követelmények véghezvitelére, rendkívüli teljesítményekre, harcos helytállásra, kemény fegyelemre, erős szívre és halált megvető bátorságra van szükség.

Hitvallástok legyen izzó magyarságtok, mert elválaszthatatlanul össze vagytok nőve ezzel a földdel, melyet Őseink vérükkel és verejtékükkel szereztek meg, tartottak fenn és tettek termékennyé számunkra.

A Szebb Magyar Jövő ígéretével lépjétek át az Alma Mater küszöbét. A történelmi határokhoz vezető hősi feladatok útján Istenbe vetett hittel és Legfelsőbb Hadurunk iránti törhetetlen hűséggel kövessétek a magyar repülők győzelmes jelmondatát:

»Istennel Hazáért!«

Gyorsan peregnek az események. A legünnepélyesebb mozzanathoz érkeztünk. Az új hadnagyok keze eskühöz emelkedik, a magyar sasok esküsznek a zászlóra és arra a repülőszellemre, amelyikkel mindig győzelemre is viszik azt.

Eskütétel után Szabó Andor rangidős hadnagy áll feszes vigyázzba a Kormányzó Úr képviselője előtt és mint a bajtársak nevében tett fogadalom hangzik szájáról a szó:

Nagyméltóságú Altábornagy Úr!

Elérkezett a várva várt nap, repülőtiszti avatásunk lélekemelő ünnepe. Boldogan állunk itt, hogy szent fogadalmat tegyünk Legfelsőbb Hadurunknak. Isten után Neki tartozunk a legnagyobb hálával, hogy elvezérelt minket eddig a boldog büszke pillanatig és hogy akadémiánknak adta a magyar repülő erények örök emlékeztetőjeként Kormányzóhelyettes Urunk követendő eszményképét. Hálánkat rójuk le parancsnokaink, elöljáró tisztjeink és tanáraink iránt, akik fáradhatatlan, odaadó önzetlen munkájukkal és tudásuk legjavával neveltek, oktattak, irányítottak és repülőtisztekké képeztek minket.

Mi szívvel-lélekkel és igazi hivatásszeretettel készültünk a mai napra. Az akadémián kapott gyakorlati és elméleti tudással, az elöljáróink által belénkoltott hittel és elszánt akarattal bátran nézünk kötelességeink elé. Tudjuk, hogy küzdelmes katonaélet vár reánk. A körülöttünk tomboló világégés, amely hazánkat is veszélyezteti, fokozza küzdőképességünket és harci kedvünket.

Az eskü ünnepélyes pillanatában a nemzet szimbóluma, a Szűz Máriás csapatzászló előtt fogadjuk, hogy mindig első és legszentebb lesz előttünk a Haza.

Tudjuk, hogy csak a lemondás jelenti a halált. Mi hagyományainkhoz híven, az ezeréves határokhoz vezető hősi feladatok vállalására állunk ma itt. Arra vártunk, hogy végre elindulhassunk mi is és megvívhassuk harcunkat.

Szemünk előtt lebeg a sok hősi áldozat dicsfénye, fűtenek a szent magyar célok és mi készek vagyunk, hogy vállaljuk mindezekért a hősi életet! Fegyverünket magyar lelkesedésünk, legszentebb sérthetetlen igazságunk és szabadságunk acélozza. A mi küzdelmünk Isten, Hazánk és a világ előtt szentesített cél. Ezért a célért harcolunk szilárd hittel és ősi magyar virtussal a végső győzelemig.

Hadurunk parancsnoka a mai napon a légierők tisztjeivé avatott bennünket. Mi jó magyar tisztek akarunk lenni, szívvel-lélekkel szolgálni akarjuk a magyar repülés szent ügyét. Küzdeni, harcolni és dolgozni akarunk a legszentebb cél érdekében, melyet örök jelmondatul tűztünk magunk elé.

»Istennel Hazáért!«

A búcsúbeszéd után a Kormányzó Úr képviselője emelkedik szólásra:

Bajtársak!

Mielőtt elhagynátok ezt a helyet, ahol neveltek, oktattak, ahol előkészítettek Benneteket a jövőben Reátok váró hivatástok betöltésére, — mielőtt elindulnátok és rálépnétek a nagy útra — »az élet útjára« — álljatok meg egy pillanatra.



Vitéz Bánfalvy István vezérőrnagy az Akadémia parancsnokával, mögöttük dr. Ember Sándor, a HMNRA elnöke

Álljatok meg! Azért, hogy lelki szemeitek körülhordva a világ minden táján, megnézzétek és meglássátok, milyen is az élet a maga valóságában! Miképpen folyik az élet a nagyvilágban? Mit ért az emberiség az élet alatt és mit kell tenni a nemzetnek, hogy élhessenek, hogy életben maradhassanak, hogy létezhessenek?

Amerre nézünk szerte a világban, mindenütt küzdelmet, harcot, pusztítást, lángot látunk! Azt látjuk, hogy a világ két táborra szakadva ádáz küzdelemmel viaskodik egymással. Öli, pusztítja, gyilkolja egymást. Százezrek és milliók hevernek halottan, lettek hajléktalanokká — milliós városok égnek vagy üszkösödnek a romok alatt.

És mindennek dacára azt kell mondanom, hogy amit láttok, mindez a küzdelem, harc, egymás pusztítása — ez az élet. Ez a nemzetek élete! Mindenki azért küzd, harcol, pusztítja a másikat, hogy ő megélhessen.

Mert az élet kegyetlen, könyörtelen, megalkuvást nem tűrő kényszerűsége, hogy csakis a másnak az elpusztításával tarthatja fenn magát.

Mióta élet van ezen a földön ez mindig így volt és így is lesz. Csak a küzdelem, harc és pusztítás méretei voltak korszakaiként változóak, — aszerint, hogy a háború csak egyes társadalmi osztályok, vagy pedig az egész nemzet minden társadalmi rétegének egyetemes érdekéért vivatott-e.

A most folyó háborúban az összes nemzetek léte vagy nem léte forog kockán.

Ezért vesz abban részt úgyszólván az egész világ, ezért vonul fel abban mindegyik félnél a nemzet egész ereje és ezért olyan nagy méretű a küzdelem, a harc és a pusztítás.

De ezért nincsen ebben a háborúban napos oldal, ahol csendesen meghúzódva, harc nélkül lehetne kívárni a háború végét, — hanem csak harcos oldal, ahol küzdeni kell a létért!

A harcoló felek egyikének sincs szüksége olyan társakra, akik csak nézik a küzdelmet és azután részt kívánnak a mások vérével kivívott győzelem eredményeiből!

A győztes nagyhatalom csakis annak a kis nemzetnek juttat a győzelem eredményeiből részt, csakis annak a kis nemzetnek az életét hagyja meg, aki vele együtt harcolt, vérzett — győzelemért — a létért — az életéért.

Amelyik nemzet élni akar, annak a fiainak a nemzet és a saját maguk életének, létének fennmaradásáért harcolni és győzni kell!

Harcolni és győzni kell — mindaddig, míg az ellenség él, mozog és teljesen megsemmisül.

Nincs megállás, nincs kifáradás, nincs pihenés — csak győzelem — vagy megsemmisülés.

Ez a gondolat töltse be a lelketeket, amikor a nagy útat, az élet útját járjátok, — ez a gondolat adjon erőt Nektek a fáradalmak elviselésére és fokozza erőtöket a győzelmek kivívására!

A magyarok Istene segítsen Benneteket diadalra!

Az elhangzott beszéd után a hadnagyok előtt díszmenetben vonul el a díszszázad.

Az ünnepség a hősi halált halt bajtársak emlékművének megkoszorúzásával ér véget.

A kassai hadnagyavatás ünnepélyén katonai részről résztvettek: *Hans Arimond* alezr. német lü. att. h., *vitéz Tanító Béla* vörgy., *vitéz Bánfalvy István* vörgy., *nemes testhali Jordán János* vörgy., *dr. Horváth György* rendőrfőkap. h., *vitéz Karlóczy Ferenc* vk. ezds., *vitéz nemes ippi és érkeserüi Fráter Tibor* ezds., *Gyiresy Sándor* ezds., *Tölgyessy cső. ezds.*, *nemes Modory József* ezds., *András Sándor* vk. ezds., *nemes Szávay Sándor* vk. ezds., *Keksz Edgár* ezds., *vitéz Szügyi Zoltán* ezds., *Kazay Kálmán* ezds., *vitéz nemes nemespodhrágyi Podhradszky Andor* ezds., *Czapáry Zoltán* ezds., *Vigyázó Gábor* vk. alezr., *vitéz Ágostházy Emil* alezr., *vitéz Csontos Ferenc* alezr., *vitéz nemes désánfalvi Gyika István* alezr., *vitéz Pálffy-Daun* gr. őrgy.

A polgári előkelőségek között ott láttuk: *dr. Madarász István* megyéspüspök, *vitéz br. Schell Péter* főispán, *Zachár István* kir. ítélőtáblai elnök, *fáji Fáy Barna* alispán, *dr. Pohl Sándor* polgármester, *gr. Matuschka János* német konzul, *dr. Tarajossy Béla* kir. főügyész, *vitéz Ujváry Lajos* tankerfőig., *dr. Dányi József* pénzügyigazgató, *dr. Ember Sándor* orszgy. képviselő, *dr. Stolpa Károly* keresk. főisk. ig., *Gombos József* cs. és kir. kamarás, *dr. Forgách Tivadar* kir. törv. elnök, *Pásztor Béla* postafőigazgató, *Bauernebl Szilárd* felsőházi tag, *bányavölgyi Tost László* orszgy. képviselő, *Kadlecz Antal* orszgy. képviselő, *dr. Szmrecsányi Pál* közjegyző, *dr. Kurovszky László* kir. törv. ügyészségi elnök, *dr. Mészáros Gábor* áll. kórházigazgató.

Vitéz Háry László vörgy., a Magyar Aero Szövetség elnöke és Zichy Nándor orszgy. képviselő repülőgépen indult Kassára, de az időjárásviszonyok miatt kénytelen volt visszafordulni. (ef.)

Felolvassák az esküminát

A Kormányzó Úr képviselője kíséretével ellép az új hadnagyok sorfala előtt

Megkoszorúzzák az Akadémia hősi halottainak emlékművét

ez ditrói Orosz Béla ezredes, Akadémia parancsnoka beszél az ünnepségen

vitéz Magyarosy Sándor altábornagy, a m. kir. honvéd légierők parancsnoka, a Kormányzó Úr képviseletében a hadnagyavatáson

A Kormányzó Úr képviselője szól az új hadnagyokhoz

HADNAGYAVATÁS KASSÁN

A rangidős hadnagy beszél

Kis- és középállamok szerepe a jövő közforgalmi repülésében

Irta: SZEGHEŐ ISTVÁN

1943. év karácsonya még mindig háborúban találja a világot. Hadirepülőgépek zúgnak a levegőben, a rádió támadási parancsokat közvetít és a ködös éjszakában érkező repülőgépek elé a repülőterek iránytényé helyett légvédelmi ágyúk torkolattüze villog. Bár a háború megy tovább a maga romboló útján, hasonlóan a hótakaró alatt készülődő új élethez, készülnek a jövő légiforgalmi tervei, hogy a háború befejezése után a repülőgép ismét a közlekedés békés céljait szolgálja.

Külföldi szakfolyóiratokban, parlamenti vitákban a háború problémái mellett mind gyakrabban hallunk a háború utáni légiforgalom kérdéseiről. Elméletek születnek, ismét vitatkoznak a repülés szabadságáról, programmokat adnak, támaszpontpolitikáról, légi útvonalak kizárólagos biztosítására való törekvésekről hallunk. Elsősorban a nagy államok, ezek között is Anglia és Amerika készülődéseiről, sokszor a nyílt színen, sokszor a kulisszák mögött folyó harcairól olvasunk s önként merül fel bennünk a kérdés, hogy a kis- és középállamoknak az eljövő hatalmas légiforgalomban »lesz-e helyük a nap alatt?«

Abban, hogy a világ légiforgalma a háború után szinte elképzelhetetlen mértékben fog fejlődni, ma már szakértő és laikus egyetért, s mindenki érzi, hogy a légiközlekedés a jövő egyik problémája lesz. A multban országok hatalmi állását és gazdasági jólétét az emelte fel, hogy parti államok voltak és tengeri kereskedelmet folytattak. A jövőben a légiközlekedés lehet ugyanilyen determináló tényező.

Ebben a pár sorban azt szeretném taglalni, van-e a kis- és középállamoknak, ezek közül is azoknak, amelyek a kontinensek belsejében feküsznek, lehetőségük arra, hogy a »nagyok« versenyében megálljanak.

Korunk a nagyterek elméletének kora. Akár a baráti, akár az ellenséges oldalról jövő megnyilatkozásukat halljuk, ebben mindnyájan egyetértenek. Nagyteret és nagytérelméletet viszont sűrű légihálózat és intenzív légiközlekedés nélkül elképzelni nem lehet.

A jövő légiközlekedésének feladatai a nagyterek között és nagytereken belül utasokat, postát és nem túl nagy terjedelmű, de nagyértékű árukat, gyorsan és biztosan rendeltetési helyükre juttatni. Lesznek tehát, személy- és postafuvarozásra, csak postafuvarozásra, végül csak légi teherszállításra szolgáló vonalak.

A légiforgalmi vonalak gerincét a kontinenseket összekötő vagy a kontinenseken áthaladó (Európa—Ázsia, Észak- és Dél-Amerika) összekötő nagytávolsági vonalak fogják képezni. Ezeken a vonalakon nagy befogadóképességű és nagysebességű repülőgépek fognak közlekedni, amelyek csak a legfontosabb gócpontokon fognak leszállni. Ezek közül — európai szempontból — a legfontosabbak lesznek az Európát Amerikával összekötő vonalak, a hozzájuk csatlakozó Európát Ázsiával összekötő nagytávolsági vonalak, amelyek egyúttal kiszolgálják az Európában lévő országoknak az ázsiai szigettengerrel fennálló forgalmi érdekeit. Északdéli irányban pedig a nagy vonalak az európai északi országokat Dél-Európával és ezen túl Afrikával fogják összekötni.

Ezeken a vonalakon gócpontok fognak létesülni. Elsősorban ott, ahol egy kelet-nyugati és egy észak-déli vonal metszi egymást, továbbá azokon a közlekedési súlypontokon, ahol ezeknek a nagy vonalaknak — amelyeknek járatai, mint mondottuk, csak kevés helyen állnak meg — csatlakozó, tápláló vonalai betorkolnak.

Ezzel a légivonalhálózat váza már adva van. Ezen felül minden gazdasági és közlekedési gócpontnak közvetlen vonalai lesznek oly, a nagytéren belül, helyesebben mondva, érdekterén belül fekvő azokkal a gócpontokkal, amelyekkel gyors és sűrű közlekedés szükséges. Ezek lesznek a rövidebb nemzetközi vonalak.

Belföldi légiforgalom csak azokban az államokban fog jobban kifejlődni, amelyeknek területe az 500 km-nél hosszabb légivonalak felállítását lehetővé teszi, vagy amelyeknek egyéb közlekedési eszközzel ennél közelebb fekvő pontja sem érhető el gyorsan és kényelmesen (vasút és út számára rossz terep, amely miatt nagy kerülőt kell tenni.) Az 500 km-nél rövidebb vonalakon a rendszeres légiközlekedés nem lesz gazdaságos, de az ú. n. taxiközlekedés számára itt is számos lehetőség nyílik.

A kontinensek közötti és a kontinenseken áthaladó nagy légivonalak repülésében — egyes tengerparti államoktól eltekintve (Spanyolország, Svédország) — a kis államoknak kevés szerepe lehet. Ezeket a vonalakat azok a nagy államok fogják fenntartani, amelyeknek kiterjedt gyarmatbirodalmuk, vagy a tengeren túl jelentős kereskedelmi érdekeik vannak.

Ezzel szemben a kisállamra nézve létfontosságú, hogy ezek a vonalak területén keresztül haladjanak, fővárosában leszálljanak és ott alakuljon ki a keresztező átszálló állomás, illetőleg a csatlakozó és tápláló vonalak csomópontja.

Főleg az angolszász világban sokat beszélnek arról, hogy az ú. n. szuverenitási elmélet, tehát az, hogy az állami felségjog az állam területe feletti egész légtérre kiterjed, tarthatatlan állapotot teremt, mert azzal lehetővé teszi, hogy bármely kisállam megakadályozza valamely nagy nemzetközi vonal létesítését. Ezért bizonyos útvonalakon vagy bizonyos magasságban függetlenné kell tenni a légi közlekedést az átrepült állam beleegyezésétől.

Bár egyetlen józangondolkodású államférfiról sem lehet feltételezni, hogy kellő ok nélkül ellene szegüljön egy nagy nemzetközi vonal létesítésének, a szuverenitási elv korlátlan érvényesülése azonban azt hozná magával, hogy minden kis állam területén leszállásra kötelezné a nagy nemzetközi vonalak gépeit. Ezzel pedig veszendőbe menne a nagy vonalakon olyannyira nélkülözhetetlen gyorsaság. Ebből tehát előrelátható, hogy a nagy vonalak tekintetében a szuverenitás bizonyos korlátozásokat fog szenvedni s így hatalmi szóval nem lehet majd a nagy vonalak gépeit leszállásra kényszeríteni.

Kényszerítő eszközök hiányában a nagy vonalak állomásaiért a kis államok között éles verseny fog megindulni s ebben a versenyben az győz, amelyiknek földrajzi fekvése és gazdasági fontossága ily megállóhely beiktatását szükségessé teszi, amellett pedig a nagy légi vonalat üzembentartó vállalatokat és általában a légiforgalom igényeit a legjobban ki tudja elégíteni. Az utóbbi még a földrajzi fekvésénél is fontosabb lehet, mert a korszerű repülőgépek gyorsasága mellett nem bír nagy jelentőséggel, hogy egy csomópont 300 kilométerrel idébb vagy odább alakul ki.

A kielégítésre váró légiforgalmi igények:

a) a legkorszerűbb repülőtér, oly kiterjedéssel, fekvéssel és berendezéssel, amely minden típusú légijárműnek minden időben, nappal és éjjel, ködben való leszállását lehetővé teszi, emellett rendelkezik mindazokkal a kényelmi és forgalmi berendezésekkel, amelyeket a nagyigényű légi utas és a légi szállítás megkövetel;

b) teljesen kifejlesztett, legkorszerűbb légi biztonsági szolgálat (rádió, iránymérő és időjárásjelentő hálózat), továbbá éjjel világított főútvonalak;

c) feladata magaslatán álló légiforgalmi vállalat, amely a külföldi vállalatok képviseletét és földi szolgálatát minden tekintetben el tudja látni és amely oly műszaki felkészültséggel (javítóműhelyek, tartalékalkatrész-raktárak) rendelkezik, amely minden igényt a legrövidebb idén belül kielégít;

d) mozgékony és ruganyos hatósági szervezet, amely egyrészt az állam és az állampolgárok érdekeinek megvédése mellett a lehető legkevesebb akadályt gördíti a légiforgalom útjába (vámkönnyítések, forgalmi és repülőtéri rendszabályok, a szabályoknak merevségtől mentes alkalmazása) és amely kezét állandóan a légiforgalom ütőerén tartva, annak minden problémáját azonnal felismeri s a lehető leggyorsabban megoldja, végül átfogó programmja alapján minden előnyt kihasznál közlekedéspolitikai téren.

Ha ezek megvannak, kétségtelen, hogy a csomópont, helyesebben mondva légiközlekedési súlypont az illető államban alakul ki.

Fentiekkel már együtt jár az, hogy a csatlakozó és tápláló rövidebb vonalak ide fognak befutni. Ezek a vonalak, továbbá a már említett s két egymásrautalt közlekedési gócpontot összekötő közvetlen vonalak azok, ahol a hazai állam légiforgalmi vállalata számára minden lehetőség megnyílik, amelynek kihasználására kellő felkészültsége van.

Díszmenet az Országzászló előtt

A Kormányzó Úr nevenapján a m. kir. Honvéd Repülőkísérleti Műhely tanoncainak leventeszakasza tartott díszőrséget az Országzászlónál.



Az őrség átadása



A szakasz tiszteleg a zászlónak

Ehhez azonban az a)—d) alatt felsoroltakon kívül szükség van arra, hogy a vállalat ezekben a vonalakban, amelyek nagyságra nézve a háborúelőtti európai nagy nemzetközi vonalaknak felelnek meg, előjogokkal bírjon és azokból mennél többet már most üzemben tartson s végül a háború végén személyzetben és anyagban oly felkészültsége legyen, hogy a forgalmat — ahol erre csak alkalom nyilik — azonnal felvehesse. Ezeket a vonalakat a nagyok mellett a kis- és középállamok légiforgalmi vállalatai üzemközösségben fogják fenntartani, már pedig, ahol valaki »benn van«, a harmadik üzemközösségi partnernek már nehezen fog helyet adni, sőt második partnerként sem repül szívesen olyan vállalattal, amelynek nincs megfelelő felkészültsége.

Sokszor hallottuk azt az ellenvetést, hogy a légiközlekedés ráfizetéses üzem, elegendő az, ha a külföldi vállalatok bonyolítják le a forgalmat.

Ez az álláspont elsősorban nem számol azokkal a gazdasági előnyökkel, amelyek számszerűleg nem mutatkoznak meg a hazai légiforgalmi vállalat mérlegében. Teljesen figyelmen kívül hagyják azonban azt a körülményt, hogy a külföldi légiforgalmi vállalat mindig a saját és saját államának légiforgalmi érdekeit fogja elsősorban kiszolgálni. Ezzel a hazai közönség juthat igen hátrányos helyzetbe, mert ha külföldi vállalat anyaországából reggel indít gépet, vissza pedig este, akkor a külföldi utas egy nap alatt el tudja ügyeit intézni és visszatér otthonába, míg a hazai utas kénytelen külföldön egy napot és két éjszakát eltölteni.

Nem szabad elfelejtkezni arról sem, hogy a jövő légiforgalma mindig kevésbbé lesz ráfizetéses üzem, ekként mindig kevesebb mértékben fog állami támogatásra szorulni.

A belföldi vonalakat minden állam a szükségleteihez képest fogja berendezni. Mint már mondottuk, itt és ezen kívül a rövidebb külföldre vezető utakon fog a taxirepülés igen nagy szerephez jutni.

Repülőanyag szempontjából a kis államok hátrányban lehetnek, mert repülőiparuk fejletlen és forgalmi gépek tekintetében behozatalra szorulnak. Nem szabad ezért semmi áldozattól visszariadni a hazai repülőgépgyártás és a hazai szerkesztés fejlesztése érdekében, mert ha a kis állam a nagyteljesítményű repülőgépek gyártásában nem is tarthat lépést a nagy államokkal, megvan azonban a lehetősége arra, hogy a saját légiforgalmi érdekei kielégítésére szükséges repülőgépek szerkesztése és gyártása tekintetében magát függetleníteni tudja a külföldtől.

Ezekkel a kérdésekkel foglalkozni kell már most, amikor még a fegyvereké a szó, mert a béke eljön és elhozza a nagy és a szabad versenyre alapított forgalmi repülést. Az a kis állam, amely már most céltudatosan felkészül a reá váró feladatra, nyugodt lehet, mert az égboltozat végtelen és a »nagyok« árnyéka nem lehet akkora, hogy ne legyen a nap alatt annyi helye, mint amit munkájával megérdemel.

Egymillió kilométer légiút Ukrajna felett

A harcok zajában néha meg kell állanunk egy pillanatra azok mellett, akik nem vesznek ugyan részt magukban a küzdelmekben, munkájukkal azonban lényegesen megkönnyítik bajtársaik boldogulását és sikerét.

— Másfél éve járjuk az orosz eget ezekkel a pompás szállítógépekkel — feleli kérdésemre Gács István főhadnagy, a hatalmas repülőgép egyik pilótája. — Ezalatt annyira megismertük a végtelen és egyhangú orosz pusztákat, hogy jóformán térkép nélkül járunk mindenfelé.

Akaratlanul is lenézünk magunk alá. Alattunk alig negyven-ötven méterrel roskadoznak a sárban a szalmatetejű házak. Olyanok, mintha minden pillanatban azt várnák, hogy mikor kell eltűnniök a feneketlen iszapban. Egyforma valamennyi, csak falun szalmatetősek, városokban pedig kilencven százalékban bádoggal fedettek és emeletesek. Vakolat azonban nincs egyetlen házon sem. Mindenütt a meztelen téglákat fröcskölték be valami bizonytalan színű festékkel. Felülről majdnem egyformának látszik valamennyi. Egy-egy kiemelkedő torony, vagy raktárnak használt templom kölcsönöz csak valami egyéni vonást az egyes helységeknek.

A községeket elhagyva, még feltűnőbb az egyhangúság. Szántóföld és szántóföld mindenfelé. Néha egy-egy alig észrevehető dombhajlás, patakmeder s ez a kép sokszáz félórákig ugyanaz minden jellegzetesség nélkül. Hogy lehet itt eligazodni? S ráadásul »térkép nélkül«...

Szervánszky százados, a gép másik pilótája észreveszi rejtett gondolataimat és mosolyogva válaszol:

— Mindketten felül vagyunk az egymillió kilométeren — néz elégedetten Gács főhadnagyra. — Ezalatt az idő alatt a megszállt terület valamennyi repülőterén megfordultunk. Ismerjük valamenynyit. Ha kellett, lőszert szállítottunk, ha szükség volt rá, egész alakulatokat telepítettünk át új állomáshelyekre, sebesülteket vittünk biztos helyen fekvő kórházakba. Állandó munkánk pedig a postaszállítás volt. Naponta öt-hat, vagy még ennél is több mázsa levelet juttattunk rendeltetési helyére.

A további adatokon gondolkozunk: több mint ezerkétszáz súlyosan sebesültet helyeztek biztonságba, körülbelül húszezer kilogramm hasznos terhet szállítottak és emellett ellátták a napi postaszolgálatot is.

— Az ilyen változatos munka mellett adódnak természetesen kedélyes dolgok is — folytatja elbeszélését Gács főhadnagy. — Egy alkalommal a sűrű köd miatt a német repülőtér parancsnokságától nem kaptuk meg a startengedélyt. Nekünk azonban mennünk kellett, mert fontos és sürgős pótlást szállítottunk. Türelmetlen várakozásunk közben unalmamban rajzolgattam az egyes, érdekesebb arcokat, mert mint magánember, szobrász vagyok — teszi hozzá szerényen. — Amikor a tiszthelyettes meglátta a karikatúrákat, megkért, hogy őt is rajzoljam le. A rajz nagyon jól sikerült és a startengedély öt perc múlva a kezünkben volt. Amit tehát nem érhettünk el merev formalitásokkal, azt megszerezte számunkra néhány jól sikerült ceruzavonás. Ennek köszönhetjük, hogy szállítmányunkkal, ha a sűrű ködben nehezen is, de mégis idejében megérkezhettünk.

Messze előttünk a repülőterünk bontakozik ki a homályból. A két pilóta mosolyogva néz össze. Én is nevetek, mert tudom, hogy mire gondolnak:

— Ezen a négyszáz kilométeres úton sem használták térképet.

gyulai Jankovits Ferenc
haditudósító.




AZ EMESE B-TŐL A MÓKÁIG

Az ötszázadik RUBIK-gép után

Ritka jubileum általános vonatkozásban és páratlan hazánkban. Jóleső érzés megállapítani, hogy magyar mérnök munkájával, — ha hihetetlen nehézségek árán is — sikerült elérni ezt és folytatni az utat a második félezer felé...

Alig néhány év szorgalmas munkájának eredménye az esztergomi Aero Ever Kft. nagyszerű teljesítménye. A rendszeres, céltudatos munka végül is meghozta gyümölcsét s a magyar vitorlázórepülés kiváló minőségű, jó teljesítményű és megbízható gépekkel éri el jobbnál jobb teljesítményeit. Rubik-gépek ezek!

*

A magyar repülésnek már régóta tartozunk azzal, hogy részletesen beszámoljunk a Rubik-gépekről s rendszeres összefoglalásban mutassuk be e gépek jellemző vonásait, a fejlődés útját s — amennyire lehetséges — a jövő lehetőségeit.

Hosszú út, sok küzdelem vezetett el a R—01 géptől a R—17-ig és még tovább, olyan gépek felé, melyekről még ma nem tudhatunk vagy nem is szabad tudnunk, vagy amelyek még csak Rubik Ernő agyában élnek, de a rajztáblán még nem.

Az Emese—B gép jelzi a kiváló magyar repülőgéptervező pályafutásának első mérföldkövét. R—01 a típusszáma. Ez a gyakorló vitorlázógép a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület tervezőirodájában született meg tíz évvel ezelőtt s jó teljesítményei bizonyították a tervező képességeit. Több példányban való megépítésre azonban az akkori sanyarú viszonyok között nem kerülhetett sor.

Sokkal nevezetesebb a R—02 gép, melyet a magyar repülés ismerői MSE M. 19. néven könyveltek el a magyar tervezésű gépek sorában. Ez igazi mérföldkő: az első korszerű építésű, nagyteljesítményű mélyfödelű gép, teljesítményeivel alaposan kiválik kortársai közül. A szépvonalú, külsőleg is tetszetős gép lényegében újat tartalmazott: szabadonhordó mélyfödelű gép volt, korszerű szárnyszelvénnyel, léghűtéses soros motorral, áramvonalazott futóművel, minden egyes része — akár az egész gép maga — a lehető legkisebb légellenállásúra választva készült. A M. 19. géppel veszi kezdetét nálunk a korszerű gépek tervezése, ettől a géptől nem lehet elvitatni az úttörő jelleget. Kár, hogy az utolsó példány is elpusztult egy szerencsétlen tüzeset következtében, mert különben a M. 19-nek a leendő magyar repülőmúzeumban lett volna helye.

A R—02 géppel zárul le Rubik működése a MSrE tervezőirodájában, mert 1934-ben megalakult az Aero Ever Kft., ahol néhány lelkes ember fog össze a magyar vitorlázógépgyártás megteremtésére. Talán ők maguk sem remélték, hogy munkásságukat ekkora siker fogja koronázni...

A továbbiakban is megtartjuk a gép tervezési száma által adott időrendet, de végül — hogy lássuk az idők folyamán kialakult szerves összefüggést az egyes géptípusok között, mellyel Rubik végül is minden osztályban megfelelő magyar gépet adott vitorlázóinknak — az öt legfontosabb együléses gépet aerodinamikai jellemzőik szerint, csoportosítva is bemutatjuk.

R—03 keresztségben a „Szittya" nevet kapta és 1936/7-ben született meg Törtszárnyú, lefelé megtámasztott, egyducos merevítésű, nagyteljesítményű vitorlázó gép volt. 15 méteres szárnyszélességgel, a maga idejében kiváló 1:24 siklószámmal és 0.75 m/mp merülősebességgel, a maga idejében kiváló teljesítményű gép volt. 1938-ban az év leghosszabb távrepülése (180 km) a Szittya nevéhez fűződik. Felépítésében jellegzetes Rubik-gép. Négyszögletes szárnyközéprészhez csatlakoznak az elliptikus szárnyvégek. A szárny egyfőtartós. A faépítésű héjtörzs a szárnycsatlakozásoknál nyakszerűen meg van toldva — természetesen áramvonalazottan. A vezetőülés zárt, a vászonborítású irányfelület szabadonhordó, valamennyi kormány kiegyenlítetlen. Az első Szittya kiváló repülőtulajdonságai minden igényt kielégítettek, de Rubik tovább akarta tökéletesíteni a gépet. Így született meg a második változata, mely azonban nem érte utól az eredeti gépet. Rubik azonban leszűrte a módosítás tapasztalatait, hogy későbbi gépeinél értékesíthesse azt.

A következő gépek csupán kísérleti gyakorlógépek voltak, melyek így a Tücsök—Vöcsök előfutárjainak tekinthetők. Ezek között van a csőtörzsű Vöcsök is, melyet megrendelésre készített a szokásos rácsszerkezetű fatartó helyett, természetesen megfelelően javult repülőteljesítményekkel.

Annál inkább ismert a R—07 gyári számú két gép, melyet minden vitorlázórepülőnk repül: R—7a, vagyis a Tücsök és R—07b, a Vöcsök. A két gép nevéhez számos kitűnő teljesítmény fűződik. Megjelenése után nagy feltűnést keltett, hogy egyik repülőnk öt órát vitorlázott a kezdő siklógéppel lejtő mentén! Az eredeti Tücsök teljesítményeit — repülőtulajdonságok változatlanul hagyása mellett — szántszándékkal le kellett rontani, hogy a kezdő iskolázási követelményeinek megfelelhessen, hiszen a nagyobb teljesítményű gép nagyobb tudást kíván meg a növendéktől is, aki pedig első siklásai alkalmával aligha alkalmas vitorlázásra. A Tücsök így a maga nemében talán a világ legsikerültebb gépe s a magyar vitorlázórepülés fejlettségét részben annak köszönheti, hogy a növendékek ilyen jóindulatu, de egyúttal jóteljesítményű gépeken sajátítják el a motornélküli repülés első ismereteit. A gép sokkal laposabb siklószögű és kisebb merülésű, mint a német SG—38 siklógép. Igaz ugyan, hogy a német gépnél a motoros repülésre való előképzés, tehát a premilitáris követelmények figyelembevételénél külön megkívánták a rossz siklószöget és az erős merülést, hogy így a leszállás minél inkább hasonlítson a motoros gépéhez. Ezért került a gépre felső merevítőtorony, huzalok rengetegével. A Tücsök ellenben gyakran ki-

A MSE. M. 19. (R—02.), az első korszerű magyar sportgép






A Szittya újabb változata



Az 1943-as év rekordjainak hőse a Kevély

fejezetten „hajlamos“ a vitorlázásra, amit az is igazol, hogy eddig hétszer repültek vele 5 óránál hosszabb időt és mintegy 40 alkalommal egyórás vitorlázást hajtottak vele végre.

A Vöcsök burkolt törzsének köszönheti még kitünőbb teljesítményeit, valamint valamivel kisebb felületi terhelése is javít a merülősebességen. Ezt a két gépet nem kell részletesebben bemutatnunk olvasóinknak. Érdekesebb, ha annyit elárulunk, hogy a két gép a haderőnkívüli előképzés követelményeire való tekintettel, a HMNRA kívánságára úgy készült, hogy a szárny kivételével minden alkatrész közös és egymás között cserélhető. A pilótaülés kivételével minden más rész azonos megoldású is, a szerelés rendkívül könnyen történik. A Tücsök hiteles mérések szerint 5 perc, a Vöcsök pedig 8 perc alatt készre szerelhető!

A Tücsökkel és a Vöcsökkel tehát adva volt a megfelelő magyar sikló- és iskolavitorlázógép, mely nem csupán felvette a versenyt a megfelelő külföldi, elsősorban német konstrukciókkal, hanem azokat teljesítményben felül is múlta. Ezekután egy gyakorlóvitorlázógép szükségessége volt a sokak által hangoztatott óhaj. Rubik nem zárkózott el a több oldalról felmerült kívánság elől és munkájának eredménye lett a R—08, a Pilis. Először ez is törtszárnnyal készült, majd részben a repülőtulajdonságainak javítására, részben gyártásának és javításának egyszerűsítésére egyenes szárnyat kapott. Az egyenesszárnyú Pilis ma minden vitorlázó egyesületnél megtalálható és nem csupán gyakorlóvitorlázásra alkalmas, hanem jó egynéhányan ezüstkoszorús jelvényüket is Pilissel szerezték meg.

Időrendben ismét két kísérleti gép következett, az egyik a Vöcsök, a másik a Szittya újabb változata.

Több figyelmet érdemel a R—11b, a Cimbora. Kétüléses gyakorló vitorlázógépnek készült, nyitott ülésekkel, nyilazott szárnyakkal. A csörlőindításos üzem számára tervezték, de sokoldalúságánál fogva minden téren, az iskolázás minden részletében nélkülözhetetlenné vált, általánosan kedvelt gép. A szárny magasan a törzs felett egy baldachin-szerkezeten nyugszik, kétfőtartós. A szárnyközéprész háromszögalakú, ez mindjárt a kellő nyilazást is megadja az egyébként egyenlő szelvényhosszúságú szárnynak. A törzs hatszögletű, faépítésű. A második ülés a súlypontban van. A Cimbora repülőtulajdonságainak és kitünő teljesítményeinek legjobb bizonyítéka Retkes és Stolte 20 óra 45 perces kétüléses időtartamrekordja.

A R—12, a Kevély főleg az idén szerezte meg magának azt a helyet a magyar vitorlázógépek sorában, mely már régebben is megillette volna, ha nem fogadta volna több helyütt közöny és elhamarkodott bírálat az utólag nagyszerűnek bizonyult gépet. Nagyteljesítményű vitorlázógép s idén több nagyszerű távrepülés, aranykoszorús jelvény és nemzeti rekord „terheli“ a Kevély számláját. A Kevély kényelmes, „komfortos“ fülkéje megteremti a pilóta számára a teljesítményrepülés minden kényelmi feltételét, hogy minél tovább bírja erővel, kitartással. A nyugodt repülésű, rendkívül jóindulatú gép vezetése nem terheli a pilótát úgy, mint némely kifejezetten instabil teljesítménygépünk. A Kevély nagyfokú stabilitása idei teljesítményeinek titka s nem túlozunk, ha azt állítjuk, hogy ezévi vitorlázó eredményszámlánk — talán éppen a Kevély jóvoltából, az egész világon első helyen áll. Szerkezetileg azonos előző társaihoz, minden ízben jellegzetes Rubik-gép.

A R—14 (R—13 csupán tervben létezik) már nem vitorlázó: ő a Pinty. Ez a nagyszerű kis gép most a háború alatt megfelelő motor beszerzésének nehézségei miatt nem kerülhetett sorozatgyártásra, de a háború után, főleg várható kétüléses kivitelben már alapos piacra tarthat igényt.

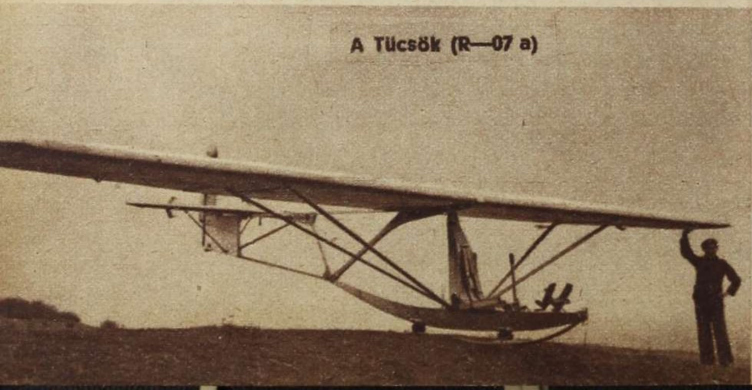
S így jutunk a mai sorozat végére: R—17 a Móka. Régóta van szükség korlátlanul műrepülhető és megfelelő biztonsággal méretezett vitorlázógépre, kürülbelül abban a kategóriában, mint a német Habicht. Törtszárnyú középfedelű a gép, aerodinamikailag a lehető legjobb kiképzéssel. Zuhanó határsebessége 400 km/óra felett van s korlátlanul alkalmas minden műrepülő figurára.

*

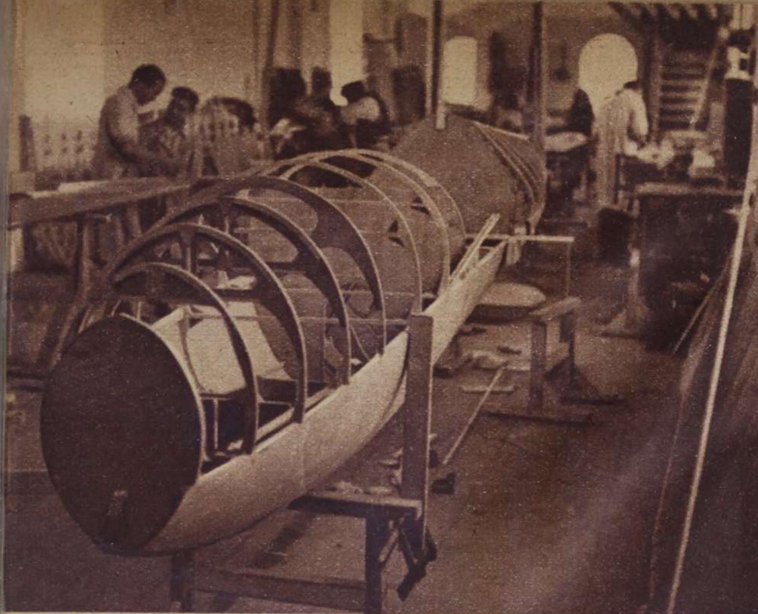
Ez tehát Rubik Ernő gépeinek eddigi „ideiglenes listája“. Van néhány közös vonásuk, melyekre vonatkozólag meg is kérdeztük a tervezőt, miért választotta ezt a megoldást. Igy többeknek feltűnt, hogy csaknem minden Rubik-gép lefelé merevített magasfedelű. Ennek okául Rubik Ernő a következőket mondja: „A V-duc, általában a kitámasztás tulajdonkép csak megnehezíti a tervező dolgát. A szilárdsági és aerodinamikai viszonyok bonyolultabbakká válnék, a számítás kevésbbé egyszerű, tehát több vele a munka. Ezzel szemben gyártástechnikailag és a karbantartás és javíthatóság szempontjából ez a megoldás olyan határozott előnyöket biztosít, amelyek az egyesületi üzemben a gépek üzembiztonságát nagymértékben megnövelik. Annakidején Rotter Lajos tanácsára választottam ezt az irányt és — amíg szükségesnek mutatkozott — meg is tartottam. Természetesen ez nem „szabály“, hiszen itt van a Móka, mely szabadonhordó szárnyával minden tekintetben a maximumot nyujtja.“ Ime tehát a felelet sok kritizálónak: Rubik gépei a gyakorlat követelményeinek szemmeltartásával készülnek. Minden repülőgéptervezés kompromisszum, az aerodinamika, szilárdságtan, gyárthatóság, javíthatóság, karbantartás és ellenőrzés sokszor merőben ellentétes követelményeinek lehető legjobb egyidejű teljesítése!

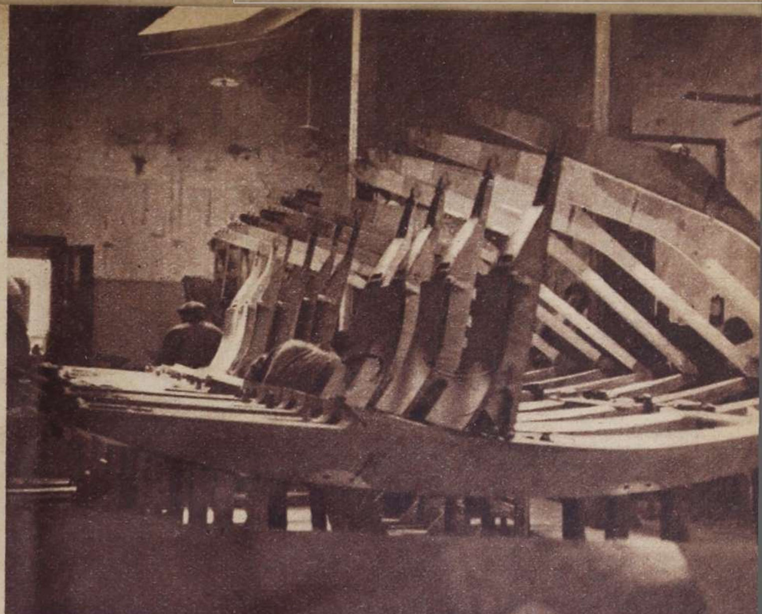
Mik Rubik jövő tervei? Halljuk saját szavait arra vonatkozólag, mit kell és mit szeretne építeni, mire van szükség a magyar vitorlázórepülés számára?

„Véleményem szerint rendkívüli


A Tücsök (R—07 a)


A Vöcsök (R—07 b)





Új nagyteljesítményű gép készül

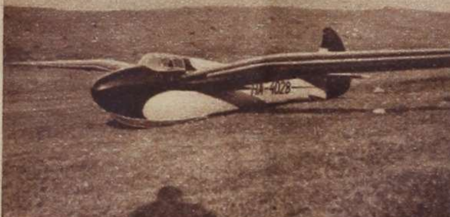
Tücsöktörzsek az üzemben

szükség mutatkozik jó vontatógépre, mely megfelelő vontatási teljesítményt ad lehetőleg kis lóerő felhasználásával, mely tehát gazdaságos üzemű is. A vontatási sebességet ma is 80—100 km/óra érték körül látom, jó emelkedés elsődleges fontosságú. Általában jó all-round teljesítményt is megkívánok a géptől, hogy ne csupán vontatásra, hanem egyébb feladatokra is alkalmas legyen.

Kell egy megfelelő műrepülő vitorlázógép, hiszen ezért terveztem a Mókát, mely e téren pillanatnyilag a végső szó. Az első Mókát, melyet az ősz folyamán berepültünk, most ennek tanulságai alapján még kissé módosítjuk, úgy, hogy az 1944 folyamán már érett Móka-gépeket adhat a megnagyobbodott esztergomi üzem a magyar repülésnek.

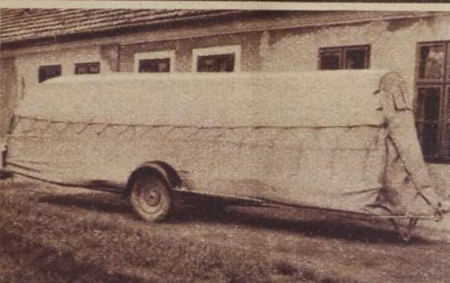
Apropos, az üzem... Kezdetben egy volt textilgyár épületében ütöttünk „tanyát", ezt alakítottuk át s ez ma is a magva az egész telepnek. De helynek állandóan szűkiben vagyunk. Még ha az egyesületek időben is szállítanák le megrendelt gépeiket, úgy is elértük a helykihasználás végső fokát. Jelenlegi sorozatrendeléseinkkel, a gépek készreszerelésével minden üzemhelyiségünk megtelt. Ezenkívül is állandóan építkezünk, a szomszédos telkeket is felvásároltuk és ott újabb munkatermek készülnek s repülőterünkön is építkezünk. Igy talán végre megszabadulunk a jelenlegi égető helyszükétől. Már pedig a helygondok sokszor alaposan lefoglalják gondolataimat és elveszik időmet a tervezéstől is. Az építkezéseket ugyanis saját vállalkozásban

M. 22. gépeket is épített az Aero-Ever



Az egyenesszárnyú Pilis





Rubik-féle szállító kocsi

hajtjuk végre, így sokkal gazdaságosabban építkezünk. (Kevesen tudják, hogy Rubik repülőgépeken kívül még ... gyárának épületeit is tervezi.)

Visszatérve a gépekre, készül most nálunk egy 21 méter fesztávú, nagyteljesítményű vitorlázógép, mely előreláthatólag 1:35 körüli siklószöget ér el s újabb, az eddiginél nagyobb teljesítmények kirepülésére ad módot kitűnő vitorlázó teljesítménygárdánknak.

S hogy mit szeretnék tervezni? Elárulhatom... a kétüléses Pinty a kedvencem, ezzel törődném... ha lenne szabad időm. De remélhetőleg csak megszületik a jövő év folyamán ez a gép is.

Végül a vitorlázórepülés mai széleskörű alkalmazása mellett még más különleges feladatok is lehetnek, e téren is ki kell vennem részemet a munkából."

*

Ötszáz gép magyar vonatkozásban óriási teljesítmény (valljuk meg, nemzetközi — békés — vonatkozásban is az). Rubik Ernő méltán lehet büszke erre. De nem csupán tervezési készségére, biztos műszaki tudására lehet joggal büszke, hanem szervezési tudására, mellyel a semmiből, harcolva a közönnyel és a részvétlenséggel, nevetségesen kis külső támogatással a magyar vitorlázórepülőgépgyártás nagyüzemét teremtette meg az esztergomi Aero Ever Kft (nemsokára Aero Művek Kft.) vállalatban.

NAGY ERNŐ

A Pilis, a legkedveltebb vitorlázógépünk



A Pinty a jövő magyar repülőgépe



Bonyodalom a Hármashatárhegy körül

I.

A közel félévszázados magyar repülésnek nincs és nem volt még egy áldozata, amelynek lényegét éppen repülőkörökben úgy félreismerték, létjogát annyiszor kétségbevonták volna, mint a vitorlázó repülés. Vitatták jelentőségét és cáfolták fontosságát, de mindezek ellenére hivatalosan is elismert fokozata lett a haderőnkívüli repülő előképzésnek. A róla alkotott nézetek sokszor homlokegyenest ellenkeztek egymással és gyakran volt az a benyomásunk, hogy nem oszlott még el, csak legfeljebb felszakadozott az a ködös homály, mely éppen az alapfogalmait látszott burkolni, s amely akkor keletkezett, amikor a manuális előképzés lett a kihangsúlyozott célja és nem a *repülővé nevelés*, a sport vagy más szóval a *repülő utánpótlás lélektani alapjainak biztosítása*. Ezt azonban érthetővé tette az a tény, hogy előképzési értékének konkrét megállapítására akkor még nem állott megfelelő számú tapasztalat rendelkezésre. Amikor hivatalosan is bevezetésre került, talán inkább a német példa hatott, mint fontosságának felismerése.

A lényegét — nevelő hatását, — csak a vitorlázó repülők szűk köre látta világosan, mert ők benne éltek. Akik viszont jelentéktelenségét hangoztatták, csak hallomásokra, vagy felületes tapasztalatra alapították elvi kifogásaikat. Ezek az itt-ott még ma is felbukkanó vélemények azonban a tárgyi ismeretek hiányán kívül egy jellegzetes közös vonást is mutatnak, s ez bizonyos fokú megbecsülést is érdemelne. Abból a kérdésből indulnak ki ugyanis, hogy miképpen lehetne előképzésünket jobbá, repülésünket fejlettebbé tenni. Végső céljuk tehát a meglévő lehetőségek továbbfejlesztése, vagy fokozást jelentő új eljárások feltárása. Ha nem is mutatnak megfelelő felkészültséget, — ezért maradnak hatástalanok, — ez a motívum elvileg megbocsáthatóvá teszi még azt is, ha a motornélküli repülést *túlhaladottnak* nyilvánítják.

Vitorlázó repülésünk ma már nem érzi meg ezeket az egyre ritkuló, kívülről jövő támadásokat. De a legújabban felvetett terv, amiről hírt kaptunk: a Központi Vitorlázó Keret valamely vidéki terepre való kihelyezése, arra figyelmeztet, hogy nemcsak kívülállók, hanem vitorlázó repüléssel foglalkozók részéről is napvilágot láthat oly elgondolás, mely nagyobb rést üthet annak épületén, mint amekkorának betöltésére ma gondolni lehetne. Nem tudjuk, milyen indokok vezettek a kitelepítési terv felvetésére. Nem hallgathatjuk el azonban azt a spontán benyomásunkat, hogy először vetődhetett fel a Központi Vitorlázó Keret áthelyezésének gondolata s csak azután történtek az első, a nyilvánosság előtt ma még ismeretlennek látszó kísérletek, az adatokkal vagy elvi szempontokkal is alátámasztott igazolásra. *De nem hisszük, hogy ebben az igazolásban azoknak a szakembereknek a véleménye is szerepelt, akiknek a szava, felkészültségük és eddigi munkásságuk alapján döntő súllyal esik latba, hasonló jelentőségű kérdések mérlegelésekor.*

A magyar repülés azonban közügy! Minden újabb elgondolás, amelynek helyessége vitatható, kell hogy a tárgyi vizsgálatot vonja maga után. Ebben az esetben is szükségesnek tartjuk a »miért« kérdésének nyilt felvetését, mert ha csak valami félreértésről lenne is szó, — amint azt remélni akarjuk — a Hármashatárhegy tereprendezése általános érdekű és időszerű kérdés.

Vitorlázó repülésünk kiképzési eredményei éppen úgy, mint a teljesítményrepülések és ezek között az új országos csúcseredmények nemzetközi viszonylatban is átlagon felüli színvonalról és gyorsütemű fejlődésről tanuskodnak.

Azon az úton vagyunk, hogy minőségileg a világ egyik legfejlettebb vitorlázó repülését mondhassuk magunkénak és ebben a hatalmas lendületű előretörésben döntő szerepet visz a Hármashatárhegy, egyesületeivel és a központi vitorlázókerettel. Az utóbbi időben azonban mind többször találkozunk azzal a meglepő véleménnyel, hogy a Hármashatárhegy terepe szűk* s ez lassan átment abba a végkövetkeztetésbe, hogy a központi vitorlázókeret számára új terepet kell keresni.

Kezdetben nem adtunk hitelt a kósza hírnek, mert a fenti indokolás annyira nem fedi a valóságot, oly szakszerűtlen, naív és adatszerű bizonyítékokkal éppen úgy, mint elvi alapon oly könnyen semmivé tehető, hogy nem tartottuk érdemesnek vele foglalkozni annak ellenére sem, hogy olyan helyről származott, amely a pillanatnyi körülmények folytán befolyást gyakorolhat az irányításra. De abban a pillanatban, amikor felmerülhet az a lehetőség, hogy az illetékés szerv esetleg hivatalosan is állást foglalhat, elvileg magáévá teheti ezt az elgondolást, ki kell lépni a passzív szemlélő szerepéből és rá kell mutatni minden olyan pontra, amelynek mellőzése nemcsak a vitorlázó repülés és így az egész magyar repülés érdekeit sértené, hanem visszahatna, — és nem előnyösen — az esetleg intézkedő szervre és annak jövendő munkásságára is.

A kezdeti alapelvnélküliség álláspontját érezzük ki abból a tényből, hogy ez a gondolat egyáltalán felmerült. Azét a korszakét, amikor nem is annyira a vezetőkörök kétségtelen jóindulatán, mint inkább a hozzáértés hiányán múlott valamely akár pozitív, akár negatív irányban valamely jelentős terv sorsa. Az az érzésünk, hogy vitorlázórepülésünk fejlesztésének irányelvei s az ezekre alapozott munkaterv ma, **1943** végén még mindig nincsenek részleteiben pontosan és tervszerűen lefektetve, mert különben nem tudnók elképzelni oly intézkedések gondolatának megszületését, melyek éppen ezekkel az alapelvekkel állanak ellentétben. Nem lesz talán érdektelen tehát, ha felvetjük ezeket az alapvető kérdéseket és belőlük indulunk ki, amikor vizsgálat tárgyává tesszük a Központi Vitorlázó Keret és a Hármashatárhegy problémáját.

*

A Központi Vitorlázó Keret célját az alábbiakban határozzuk meg:

A Központi Vitorlázó Keret legyen a hazai motornélküli repülés oly csúcsszerve, mely a legalsótól a legfelső fokig a vitorlázó repülés összes lehetőségeinek megismerésére, fejlesztésére, a fejlesztéshez elengedhetetlenül szükséges kísérletek és kutató repülések végzésére, továbbá a vitorlázással kapcsolatos motornélküli repülés fejlesztésére, (vontató repülés, tekintettel a honvédelmi célokra is, segédmotoros vitorlázógépek stb.) alkalmat ad.

Feladata tehát az oktatóképzés is, de általában a felsőfokú kiképzés minden vitorlázási módon, minden indítási eljárás megismertetésével s ehhez járulékos tényezőként csatlakoznak a használatos gépek megismerésének, a típusrepülések követelményei is.

(Folytatjuk.)

* A Rhön vitorlázó lejtői sokkal rövidebbek a hármashatárhegyi lejtőknél. (Szerk.)



A Levente II.

Minden ízében magyar munka gyümölcse a Levente II.

A közelmultban került átvételre a honvéd légierők számára a Levente II. gép egy sorozata. Ebből az alkalomból a Magyar Szárnyak is kötelességének tartja, hogy olvasói előtt — mondjuk meg őszintén: végre — részletesen ismertethesse ezt a kitűnő magyar gépet és azt az üzemet, ahol egymásután készülnek az újabb és újabb Leventék.

*

A hatalmas repülőtéren, melyet a Leventét gyártó Repülőgépgyár Rt. üzemei szegélyeznek, kinn áll a késősz ködében az egész sor Levente II. Hiába állnak kint, mert csakhamar visszakerülnek a hangár mélyére. Eredetileg ugyanis éppen ma vitték volna át a gépeket a ferihegyi repülőtérre, hogy máris megkezdhessék szolgálatukat. No, de a Levente nem ködrepülésre készült, hanem elsőfokú iskolázásra!

Egy pillanatra benézünk Fábián András igazgatóhoz, akinek agyában született meg a Levente gép terve. Szeretnénk tőle néhány érdekes szót, saját megjegyzéseit hallani a géppel kapcsolatban, de ő túlságosan szűkszavú, hiszen saját magáról van szó és az önreklámnak esküdt ellensége. Igy e helyütt is kénytelenek vagyunk megelégedni a puszta történelmi tények felsorolásával.

Néhány évvel ezelőtt a m. kir. honvéd légierők műszaki pályázatot hirdettek elsőfokú iskolagépre. A magyar katonai repülés legnevesebb műszaki szaktekintélyeiből összeállított bírálóbizottság végül is három tervet fogadott el: első helyen Fábián András Levente I. gépét, ezenkívül a Műegyetemi Sportrepülők M. 25. Nebuló gépét és az Aerotechnikai Intézetben Varga László tanár vezetésével készült Káplár tervét. Mind a három gépet meg is építették s valamennyit alapos vizsgálatnak vetették alá légierőnk leggyakorlottabb pilótái, hogy a gépek repülőtulajdonságait és alkalmasságát a lehető legaprólékosabban kitapasztalják és meghatározzák. A Levente II. (most már megfelelő módosításokkal készült el az újabb, végleges példány) itt is megállta a helyét és egúttal is elsőnek végzett a magyar repülőgéptervezők nemes versengésében. A hivatalos véleményezés eredményeképp a gépből megfelelő sorozatot is rendeltek és így a Levente II. most már a »m. kir. honvéd légierők elsőfokú kiképzésre rendszeresített iskolagépe« büszke címre hallgat.

Jól tudjuk, hogy a sorozatgyártásra való megérésig az eredeti terv alaposan megváltoztatja arculatát. Igy járt a Levente is és tökéletesedve, még jobb repülőtulajdonságokkal és kitűnő repülőteljesítményekkel került ki a sorozatgép, melynek gyártását maga a tervező vezeti.

Szemügyre veszünk egy vadonatúj gépet, melyen már ott látjuk légierőnk felségjelét és lajstromjelét. A formás gép minden egyes részlete a célszerűség jegyében, a katonai kiképzés szempontjainak figyelembevételével készült. Felsőszárnyas elrendezésű, mert így zavarja legkevésbbé a pilóta látóterét, a szárny a legkényesebb és ezért legtöbbet gyakorlandó műveletnél, a leszállásnál. Természetes, hogy az iskolagépnél a lehető legjobb kilátás biztosítására törekedtek. A gép felépítésében sem bonyolult, hogy gyárthatóság és javíthatóság szempontjából se legyenek kényes részek. A tervezés apró fogásaival a gépek élettartamát lehet lényegesen meghosszabbítani! A szárny két fafőtartós, borítása enyvezett lemez és vászon, a törzs acélcsőváz vászon és könnyű fémlemez burkolattal, a kormányfelületek is acélcsővázasak, vászonburkolattal. Ez az egyetlen mondat bizonyítja azt, hogy mennyire a gyárthatóság szempontjait is figyelembe vette a tervező, mikor gépét megalkotta. A Leventét hazai üzemben kellett sorozatban építeni, tehát elsősorban a meglévő szerszámgépekhez kellett idomítani. Másrészt a gép gyártási ára sem lehetett túlságosan nagy. Vagyis gazdaságosság és könnyű gyárthatóság volt a jelszó, amely mellett azonban nem szorult háttérbe semmiféle teljesítményre vonatkozó követelmény sem. Igy született meg a Levente mai formájában, célszerűen szép vonalaival, világos, tiszta felépítésével. S mindez elsősorban Fábián András érdeme.

A gyár két berepülőjétől, Scholcz Géza vezetőpilótától és Szücs Dénestől természetesen a teljesítmények iránt érdeklődünk. Pontos és precíz felvilágosítással szolgálnak: A Levente II. legnagyobb sebessége 180 km/óra, utazósebessége 160 km/óra, leszállósebessége 80 km/óra, nekifutása 100 m, kifutása 80 m, csúcsmagassága 4500 méter, 1000 méterre 4 perc alatt emelkedik. S mindezt a 105 lóerős MÁVAG—HIRTH HM. 504. A. 2. motorral éri el, mely minden részében hazai gyártmány. Repülőtulajdonságok? A Levente rendkívül jóindulatú, könnyen repülhető s a földön is biztonságosan és jól mozog, tehát beperdülésre nem hajlamos. 620 kg repülősúllyal, együléses kivitelben korlátlanul műrepülhető. Rendes kétkormányos kiképzésre a repülősúly 475 kg üres súly mellett 750 kg. (Tájékoztatásul néhány méretadatot is közlök: szárnyszélesség



A Levente II. minden része a célszerűség jegyében készült



Starton . . .



Indulásra kész Leventék

9.45 m, hossza 6.20 m, magasság 2.52 m, keréknyomtáv 1.9 m; szárnyfelület 13.5 m², terhelési törése többszörös 12, a felületi terhelés kétüléseskként 56.6 kg/m².) Az üzemanyagtartály 90 liter benzinje 4 órai repülésre s így 650 km távolság megtételére elegendő.

Érdemes megemlíteni, hogy vitéz Háry vezérőrnagy is repült a Levente II. géppel és legnagyobb megelégedését fejezte ki annak teljesítményeit és repülőtulajdonságait illetőleg.

A beszélgetés során különös nyomatékkal említik meg a berepülők a gép kitűnő emelkedését: földközelben ez csaknem 5 méteres másodpercenként. Éppen ennek köszönheti a gép, hogy most vontatóként is alkalmazni fogják.

A Levente II. még a legnehezebb kétüléses vitorlázógéppel is gyorsabban fog emelkedni, mint bármely jelenlegi vontatógép. Így tehát újabb és főleg — ismerve a mai nagy vontatógép hiányt és általános szükséget — nagy hiányt pótló feladattal bővül a Levente II. alkalmazási köre.

De most hagyjuk ott a Leventéket a nagy hangár előtti betonon és nézzük meg magát az üzemet. Mintaszerű a berendezés, szerszámgépekben sehol sincs hiány. A felszerelés a lehető legjobb, ez szükséges is, mert a repülőgyártás minőségi gyártás, ahol gyakran tizedmillimétereken *múlik a gép sorsa és a bennülők élete.*

A Repülőgépgyár Rt. annakidején az Uhri Testvérek gyár repülőgéposztálya volt és az egész nagyüzem megteremtésében Uhri Imrének és Fábián Andrásnak van nagy érdeme. Hozzá is benézünk egy pillanatra, az elfoglalt vezérigazgatói szobába. Két tárgyalás között számunkra is jut ideje, bár szűkösen, mert osztályvezetőinek adja meg néhány pere mulva a napi utasításokat. Uhri Imre tetterős, markáns egyénisége nem riadt vissza az elől a csaknem lehetetlennek látszó feladat elől sem, hogy csaknem a semmiből teremtsen repülőgépgyárat. Kezdetben túlnyomórészben javításokkal foglalkozott a hírneves magyar karosszériaüzem repülőgéposztálya, majd mikor a Repülőgépgyár Rt.-vé alakult át, s természetszerűleg Fábián András lett a műszaki igazgatója, megkezdte a Leventék gyártását.

Mit mond Uhri Imre a gyárról?

— Mint vezérigazgató, természetesen nemcsak azzal törődöm, ami már megvan, hanem azzal is, aminek még csak lennie kell. Erre is tekintettel kell lennem, gondolnom kell az üzem kibővítésére, új épületek megtervezésére, elhelyezésére, minden szervezési kérdés, de az anyagbeszerzés, az üzem tevékenységének irányítása is kezemben összpontosul. A lelkiismeretes magyar gyáros gondosságával igyekszem a honvéd légierőknek a legjobbat nyujtani és legnagyobb örömömre szolgál, hogy ebben munkásságom is egy emberként áll mögöttem. Véleményem szerint a megelégedett munkásság az egészséges közszellem és hangulat legjobb biztosítéka s ezért én és munkatársaim minden igyekezetünkkel azon is vagyunk, hogy ebben a teljesen magyar pénzből készült, magyar gépeket gyártó üzemben csakis elégedett munkatársak dolgozzanak, mert így mindenki teljesítménye legjavát adja.

Minthogy Fábián András nem nagyon nyilatkozott a gyár jövő terveiről, magát Uhri Imrét kérdezzük meg erre vonatkozólag.

— Elsősorban a Leventék gyártására összpontosítjuk erőnket, de ezenkívül természetesen más önálló magyar tervezésű munkák is vannak munkában. Elsősorban a Honvédot kell itt megemlítenem, mely kétmotoros vakrepülő iskolagép. Négyüléses és minden tekintetben olyan, hogy a nagyteljesítményű gépekre való átképzés, valamint az éjszakai és vakrepülés kiképzése minden követelményének megfelel. Enynyit mondhatok közeli terveinkről, annak a megjegyzésével, hogy ezenkívül a légierők gépjavítási munkáinak jórészét is mi végezzük s ez is bizalmi feladat.«



A Levente II. műszerfala

A gyár szociális berendezései is mintaszerűek. Gyárgondozónő tartja számon az alkalmazottak ügyes bajos dolgait s ahol a gondon segíthet a jótevő kéz, ott nem is marad el ez a segítség. A gyári szabadidőmozgalom éppen a közelmultban rendezett rendkívül nívós előadást, mely megérdemelt sikert is aratott. Ez az átfogó szociális és kulturális munka minden téren jótékonyan érezteti hatását és egyetlen dolgozó egységgé kovácsolja egybe a mérnököt, munkást, a tisztviselőt és igazgatót. S ez a minőségi munka legfőbb feltétele!

A munkásság ismereteinek korszerű színvonalon tartására előadássorozatot is tart a gyárvezetőség, ahol minden általános érdekű kérdés ismertetésre kerül. Egy ilyen előadásból, Kuszál Jenő főmérnök tollából származik a következő idézet, mely politikamentesen, de egyértelműen határozza meg kötelességeinket: »A mi kötelességünk a munka, a testvéri összetartás, saját fajtánk szeretete, megértése, egymás megbecsülése. Ha ebben az országban mindenki ezt a felfogást magáévá teszi, katonailag erősek leszünk és bízhatunk a jövőben, bízhatunk saját erőnkben s a háború győztes befejezése után egy jobb és boldogabb Magyarországban!« Ehhez, úgy hisszük, nem kell kommentár.

Az új gyártelep most épül, itt már tágasabb helyhez jut minden osztály és a legcélszerűbb és legkorszerűbb elrendezésben még többet teljesíthet.

A Leventék születése helyén tehát nem jártunk hiába, mert az Uhri Testvérek Repülőgéposztályából Repülőgépgyár Részvénytársasággá fejlődött minden ízében magyar nagyüzem érzi és tudja hivatását s ennek tudatában a legjobb minőségű és teljesítményű magyar gépeket szállítja a honvéd légierőknek.

Figyelő



Magyar Sasok

Hogyan látja a vágó a repülőfilmet?

A Hunnia filmgyár gyarmatutcai telepén találtuk meg a *Magyar Sasok* rendezőgárdáját. A munka már nem a felvevőgép lencséje előtt folyik, hanem sokkal csendesebb helyen: a vágószobában. A film szereplőinek és az operatőröknek a munkája befejeződött, de a rendezőre még nehéz feladat vár. A felvett jelenetek —, melyek mindegyike külön-külön filmszalagon van — bekerülnek a vágó szobájába, aki a forgatókönyv és a rendező utasításai szerint a jeleneteket a kellő egymásutánban összeállítja, össze-



vágja, illetőleg a fölösleges részeket kivágja. A vágóra vár az a feladat is, hogy a külön szalagra felvett hangot összhangba hozza a megfelelő képpel. Így tulajdonképpen a vágóasztalon lesz a sok-sok jelenetből, képből szerves egész: a film. A vágó munkájának fontosságát kár külön hangsúlyozni, hiszen a gyakorlott vágó a legrosszabb filmből is csinálhat elfogadhatót és a legjobb jelenetekből is állítnat össze rossz filmet.

A vágószoba falain köröskörül elhelyezett polcokon rengeteg, pontosan megjelölt dobozban állnak a *Magyar Sasok* jelenetei, várva arra, hogy összeállítva filmmé váljanak. A szoba közepét teljesen elfoglalja a hatalmas vágóasztal. Az asztalra egy rendkívül szellemesen megszerkesztett gép van felszerelve. Tulajdonképpen egy hangos vetítőgép, a megszokott függőleges sík helyett vízszintes síkban elhelyezve. A vetítőgép lencséjével szemben egy m²-nél jóval kisebb felületű vetítővászon van kifeszítve. Az asztal baloldalán lévő két tárcsa egyikére a soron következő jelenet képszalagját, a másikra a jelenet hangszalagját teszik fel. Az asztal túlsó oldalán a két szalag egy tárcsára csavaro-



dik fel. A vágó megindítja a vetítőgépet, mire a vásznon látja a képet, ugyanakkor pedig hallja a hangot is — akárcsak a moziban. Így alkalma nyílik a hibák kijavítására, az egyes jeleneteket pedig ott és úgy kapcsolja egymáshoz, hogy az a forgatókönyv és filmszerűség kívánalmainak a legjobban megfeleljen. A feladat nem könnyű, nagy szakértelmet és gyakorlatot követelő felelősségteljes munka.



Amikor a vágószobába lépünk, éppen a film legutolsó jelenetei vannak munkában. A vágóasztal mellett *Katonka László* dolgozik, jobbra és balra tőle *dr. Matolay Géza* és *László István* ülnek. A vetítőgépben a film egyik legizgalmasabb jelenete fut. A vásznon vadászgép támad egy kétmotoros bombázót. A vadász fülsiketítő zúgással csap le a bombázóra, majd magasba rántva orrát, elhúz fölötte. Néhány pillanatig túlságosan messze van a felvevőgéptől, úgyhogy alig látszik. Ez a rész felesleges. *Katonka* leállítja a vetítőt és megindítja visszafelé. A vadász hátrafelé beröpül a vászonra... A jelenetet lassítva újraforgatjuk és a felesleges részt kivágjuk. A légiharc folytatódik. A vadász ismét rácsap a bombázóra és géppuskáiból tüzet nyit rá, melyet a bombázó lövésze viszonoz. Ebben a pillanatban a bombázógép kísérő vadászai tűnnek fel a kép sarkában és harcba bocsátkoznak a támadó vadászgéppel... Egy kattanás! A jelenetnek vége. A légiharc folytatása másik szalagon van...

A néhányperces cigarettaszünetet kihasználva, megkérdezzük *Katonka Lászlót*, hogy mint vágónak, mi a véleménye a *Magyar Sasok*-ról?



Rendkívül érdekes és újszerű munkát ad nekem ez a film — válaszolja készségesen — és nagyon örülök, hogy rám bízták az összeállítását. Eddigi gyakorlatom során csak a megszokott játékfilmekkel foglalkoztam, így egészen különleges feladat számomra repülőfilmet vágni. A *Magyar Sasok* minden egyes métere tetszik és leköti figyelmemet és remélem sikerül olyan filmet csinálnom,



mely az írók és a rendező elképzeléseinek teljesen megfelel. Arról pedig meg vagyok győződve, hogy a *Magyar Sasok* nagy sikert fog aratni! A magyar piacon még soha, de a külföldin is alig találkoztunk filmmel, mely a repülés minden részletével ilyen kimerítően és érdekfeszítő formában foglalkozna. A repülés szakembereit érdeklő részletek, izgalmasabbnál izgalmasabb harci jelenetek mellett, bármelyik vígjátékot megszégyenítő vidám és szórakoztató jelenetek váltogatják egymást a filmben... Egyenesen sajnálom, hogy végefelé járok a munkának és már az utolsó jeleneteken dolgozom...

Cigarettánk leégett, visszatérünk a vágószobába. A jelenetek most gyors egymásutánban következnek.

Légvédelmi gépágyút látunk a vásznon. Riadó harsan a tábori repülőtéren, az ágyú kezelőlegénysége villámgyorsan foglalja el kijelölt helyét. A figyelők távcsővel kémlelik az eget. Egyszerre motorzúgás hallatszik és a távolban apró fekete pontok tűnnek fel. Ellenséges bombázók közelednek... Az üteg tüzelésbe kezd...

Tábori repülőtér parancsnoki szobáját látjuk. A bombázószázad pilótái térkép fölé hajolva támadás részleteit be-



szélik meg. *Perényi László* — a filmben *Torday Ákos* százados, egy bombázóraj parancsnoka — ellenséges hídfőállás megsemmisítését kapja feladatul. A hajózószemélyzet a gépek előtt felsorakozva várja a bevetési parancsot...

A feladatot sikeresen végrehajtotta *Torday* százados, de egy ellenséges légvédelmi üteg gránátszilánkja súlyosan megsebesítette a fején. Vöröskeresztes sebesültszállító repülőgép viszi haza az arcvonalról. A kórházban felkeresi menyasszonya...

A film legmeghatóbb jelenete következik. A vadászszázad egyik pilótája nem tér vissza legutolsó bevetéséről, melyen három légigyőzelmet aratott... A tiszti étkezde hosszú asztalánál együtt van



az egész század, csak az elesett bajtárs helye áll üresen. A parancsnok néhány katonás, férfias szóval búcsúztatja a hiányzó barátot. A század felállva hallgatja...

A tábori élet vidám perceit mutatja a kép. A repülőtér egyik sarkában víg nótaszóval szórakozik a legénység. Gondtalanok, vidámak, csak akkor borul pillanatra árnyék az arcukra, ha a messzelévő otthonukra gondolnak, ahol most aratnak...

A *Magyar Sasok* zárójelenete kerül a vágóasztalra. A vadászkiképzőszázad feszes vigyázzba meredve, parancskiadásra vár a hangárok előtt. A parancsnok kihirdeti, hogy a fronton elesett három vadászpilóta pótlására önkéntes jelentkezőket kér... — Aki vállalja, lépjen elő! — A felszólításra a század egy emberként lép ki... Repülőinduló hangjai csendülnek fel! A pattogó, lelkesítő dallamok — *Dolecskó Béla* szerzeménye — szárnyalva zengik be a kis szobát és a magyar repülés nagy filmje véget ért...

Érdekes tapasztalatokkal és egy szép élménnyel gazdagabban hagytuk el a vágószobát. A *Magyar Sasok* születésének egyik fontos pillanatát láthattuk és úgy érezzük, nem fogunk csalódni vá-



rakozásainkban! Még csak a film részleteiben gyönyörködhettünk, de ezekben biztos ígéretet látunk arra nézve, hogy a *Magyar Sasok* be fogja váltani a hozzá fűzött reményeket...

Stirling György

A VÉGSŐ DÖNTÉS A LÉGIHADERŐNÉL?


DOUHET

1930-ban halt meg 61 éves korában Rómában Giulio Douhet, a légiháború elméletének legnevesebb művelője. A világháborúban vezérkari tiszt volt, hadvezetőségének intézkedéseit élesen bírálta, miért egyévi fogházra ítélték, nem sokkal utóbb büntetését megsemmisítették és már 1921-ben vezérőrnagyi rangot kapott. Ugyanebben az évben jelenik meg könyve, a Dominio dell'Aria, a Levegő uralma első kötete. Ettől kezdve egészen haláláig küzd eszméiért, főleg a Le Vie dell'Aria hasábjain. Három fokozatot találunk a Douhet-féle eszmékben. 1921-ben már kijelenti, hogy a levegő uralma győzelmet, a levegőben való alulmaradás pedig vereséget jelent, hogy nem csupán a sebesség a hadirepülőgép legfontosabb tulajdonsága s végül, hogy a hadsereg és a tengerészet szempontjait a légihaderővel szemben lassan háttérbe kell szorítani. 1927-ben ehhez az is járul, hogy a légihaderőt nem szabad a földi vagy tengeri erőkkel való együttműködésben bevetni, hanem egységes bombázó harcigép megteremtésével a levegőből kell az ellenséget leküzdeni. 1929-ben még tovább megy: szerinte a hadsereg és a haditengerészet rendezkedjék be csupán védelemre s a légiháború szerezze meg a döntést egyedül!

Mindez csupán felületes ismertetés: a dolog veleje, melyre Douhet páratlan logikával és mesteri tollal építette fel elgondolásainak épületét. A műszaki lehetőségekkel nem törődött sokat s ugyanígy makacsul elzárkózott kritikusai elől is, aminek hatását láthatjuk éppen abban, hogy évek során a Douhet-i elvek egészen »ad absurdum« fejlődtek. Mindezek a hibák azonban megbocsáthatók, mert Douhet egyedüli érdeme, hogy megjósolta a jövő háborújában a légihaderő döntő, vagy legalább is súlyosan latbaeső szerepét.

Halála nem szüntette meg a vitákat, eszméi tovább éltek. Az abesszin, kínai és spanyol háború voltak az első példák, amelyek azonban a légiháború hadászati oldalát nem világították meg jobban. Az új világháború kitörésével Douhet neve ismét felszínre került, de csakhamar más, komolyabb, kevésbbé elméleti jelentőségű feladat hárult az erre hivatottakra, de a katonai titoktartás is lehetetlenné tette a nyílt viták folytatását.

Idén nyáron jelent meg Amerikában Seversky őrnagy könyve, a Victory through Air Power — a Győzelem légiharerő által. Bizonyos mértékben a Dominio dell'Aria szellemi utódjának tekinthető ez a könyv, bár inkább széleskörű közönségsikerre számított (ezt alaposan el is érte, mert félmillionál több példányban fogyott el) s így sok megállapítása inkább propagandajellegű.

A szerző, Alexander de Seversky, szakkörökben ismert repülő 1894-ben született Oroszországban, 1914-ben tengerészhadnagy volt, majd egy év mulva a tengerészeti repülőkhöz lépett át. Mint vadász- és bombázórepülő egyaránt kivált bajtársai közül és műszaki ismereteire való tekintettel az Amerikába küldött orosz hadügyi bizottságba osztották be. Itt érte őt az összeomlás. Új hazájában az amerikai légihaderő fejlesztéséből vette ki részét s csakhamar őrnagyi rangot ért el. 1931-ben megalapította a Seversky Aircraft Corporation-t (a mai Republic Aircraft Corp. elődjét), mely a legjobb amerikai vadászgépeket gyártotta. Mint katonai és műszaki szakember megismerte valamennyi légihatalom vívmányait, fejlődési irányzatait, műszaki megoldásait.

Könyvében először a háború kitörése előtt Európában tett tanulmányútjának eredményeiről ír. Leírja a német légihaderő és a repülőipar mintaszerű szervezetét és lenyügöző nagyságát, megállapítja, hogy a géptípusok egységesítése már régen megtörtént, a típusszám nagymértékű csökkentésével. Véleménye szerint a német bombázóknak erősebb védőfegyverzete lehetne. A francia viszonyok leírásánál az előítéletek bénító hatásáról ír, a korrupcióról, mellyel minden rétegben lépten-nyomon találkozott, a hivatalos eredmények meghamisításáról, melyekkel a saját gépeket a külföldieknél jobbnak jelentették ki (!). Leírja a rendetlenség és szervezetlenség zűrzavarát, mely az egész iparon úrrá lett. Angliai látogatása során a szellemről ír jót, az ipar szervezettségéről, de rámutat a hibákra is, melyeket meglátni vélt. Rendkívül éles bírálatot gyakorol saját hazája iparáról s súlyos szemrehányásokkal fordul az USA vezető körei ellen.

Könyvének magva a hatodik fejezet, melyben tizenegy alaptételt állít fel a mai háború tapasztalataként.

A korszerű hadvezetés axiómája szerinte, hogy sem földön, sem tengeren nem lehetséges hadművelet, amíg a légi fölényt ki nem vívták — példa erre a norvég hadjárat, Dünkirchen, a német hadihajók átvonulása a csatornán. Arra hivatkozva, hogy Nagybritannia rendkívüli fölényben levő flottájával mindezideig nem mert támadást intézni a német légihaderő által védett kontinens ellen, az a véleménye, hogy a flotta elvesztette jelentőségét mint a hadászati offenzíva eszköze. A légihaderőt nem csupán nem győzheti le más fegyver hanem csak a levegőből küzdhető le; a légvédelem csupán enyhítő eszköznek tekinthető.

Hatodik tétele nem magától értetődő: a légihaderő működési terének az egész hadműveleti területre ki kell terjednie. Ebbe tartozik a légihaderő utánpótlási eszközeinek fejlesztése is s ezeknek a légierők dinamikájához kell igazodniok, tehát elsősorban szállítórepülőgépekkel kellene a harcban álló légierők utánpótlását intézni.

Egy másik fejezetben azt kívánja meg, hogy a gépek nem csupán általános alkalmazási körüknek megfelelően készüljenek, hanem az adott hadjárat feladataira.


SEVERSKY

Seversky azt állítja, hogy a légizár (blokád) nem csupán hasznosabb a tengerzárnál, hanem az egyetlen hathatós blokádfajta. Ez sokkal szembetűnőbb lesz, ha a repülőgépek hatósugara megfelelő mértékben megnő. A viták középpontjában áll ma az a kérdés, hogy a városok bombázásával meg lehet-e törni a polgári lakosság erkölcsi ellenállóerejét. Seversky erre vonatkozólag nem mond határozott választ, hanem azt állítja, hogy vízművek szétbombázásával lehet célt érni. Itt jut Seversky ellentétbe Douhettel, aki szerint a nagyvárosok korlátlan, célkiválasztás nélküli bombázásával meg lehet törni az ellenség háborús akaratát és így hadseregének összeomlását idézhetik elő. Ma mindez még bizonyítatlan, csupán azt látjuk, hogy a megfelelően kioktatott és kezdettől fogva erős háborus akaratú polgári lakosság nem küzdhető le légitámadásokkal minden további nélkül. Ezt látták a németek 1940-ben az angliai támadásoknál s ezt láthatják az angolszászok mai európai támadásaiknál. Seversky Douhet-tel egyezőleg a légihaderő kezében látja a döntést s a többi főfegyvernemnek csak alárendelt szerepet juttat. Sok példával színezett előadása könyvét élvezhetőbbé teszi a Dominio dell'Aria-nál.

A kérdések mélyére hatolva azonban Seversky fejtegetései felületesebbek, sokszor logikátlanok s a könyv sok érdekes és megvitatásra méltó témát tartalmaz, de mégsem igazi légiháborús hadászati elmélet. E korlátozásokat figyelembevéve Seversky Douhet utódjának tekinthető. Az a műszaki követelménye, hogy az USA építsen legnehezebb bombázókat, melyekkel 8000 km körzetben minden célpontot hatásosan támadhat — tehát Újfundlandból Lengyelországban, Newyorkból Le Havre-ban, Hawaii-ból Japánban, Algirból Észak-Finnországban bombázhasson — egyelőre megvalósíthatatlan és a szakemberek szerint is inkább propagativ, mint célravezetőnek tekinthető.

A jelenlegi hadműveletek tanulságai korántsem igazolják Seversky nézeteit s a német és angol szakértők egybehangzóan azt állapítják meg, hogy csakis a három főfegyvernem zökkenőktől mentes együttműködése adhatja jutalmul a győzelmet s a légihaderő csak elősegítheti — a légi fölény és légi uralom kivívásával — és a haditengerészet támogatásával — ez biztosítja az utánpótlást — a földi erők diadalát. Douhet és Seversky téved, mikor egyedül a légihaderő kezébe teszi le a döntést — mert ha ma kétségkívül az elsőleges oroszlánrész jut a légihaderőnek minden hadműveletben, a többi fegyvernem szerepe nem vitatható el.

ne

A BSzKrt vitorlázórepülői

A BSzKRt vitorlázórepülői idén is jó munkát végeztek. A farkashegyi vitorlázótelepen — ahol az egyesület otthona áll — a nyár folyamán repülőtábort rendeztek, melynek mérlege: egy arany- és tíz ezüstjelvény. Ezzel egyidejűleg Ferihegyen teljesítménytábort tartottak. Itt született meg Stolte János belgrádi célrepülése. A ferihegyi repülőtéren működik az egyesület csörlőrendszerű kiképző- és vontatókerete, mely állandóan üzemben van.

A vitorlázókeret, a motoros szakosztállyal karöltve a növendékeknek rendszeres szoktatórepülésekre nyujt alkalmat. A nagytétényi fegyvergyár alkalmazottai lehetőséget kaptak, hogy az egyesület keretében részesülhessenek vitorlázó kiképzésben. Igy a létszám jóval száz fölé emelkedett.

A szépszámú gárda igényeit mindenképpen ki tudja elégíteni az egyesület gépállománya. Két teljesítménygép — egy M. 22. és egy Kevély — és tíz különböző típusú gyakorlógép áll a növendékek rendelkezésére. Jövőre még két nagyteljesítményű gép beszerzését irányozták elő.

A téli üzemszünet alatt értékes előadásokat terveznek, hogy repülőik elméleti tudását gyarapítsák. A repülés megkezdését már kora tavaszra tervezik. Ugyanakkor C vizsgásaikat vontató tanfolyamra vezénylik, hogy mire a komoly repülőidő beáll, már minél többen rendelkezzenek közülük szakszolgálati engedéllyel. Az oktató utánpótlás fokozására megfelelő számú növendéket különböző tanfolyamok elvégeztetésével akar az egyesület vezetősége továbbképezni.

A munka sikeréért elsősorban az oktatói kart illeti elismerés. Kovách Aladár, Molnár István, Németh Antal és Stolte János oktatók fáradtságot nem sajnálva, nagy odaadással foglalkoznak a növendékekkel és sokévi működésük eredménye az állandóan javuló teljesítményekben mutatkozik meg.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Bergeret francia repülőtábornokot, a vichyi kormány volt légügyi miniszterét az északafrikai francia kormány utasítására hazaárulásért és az ellenséggel való szövetkezés gyanúja miatt Dakarban letartóztatták. Bergeret az 1941—43-as évek eseményeiben jelentékeny szerepet játszott. Egyike volt azoknak, akik a fegyverszüneti egyezményt aláírták. 1942. február 20-ig légügyi miniszter volt Vichyben, majd ugyanez év őszén Darlan mellett Észak-Afrikában találjuk, ahol Eisenhowerrel előkészítette az angol—amerikai inváziót. Később Giraud helyettese, majd Nyugat-Afrikába küldik, hogy átvegye az ottani francia légierők parancsnokságát, azonban ettől az állásától is felmentették és most hazaárulással vádolva fogságba vetették.

*

Pierre Cot-t, a francia népfrontkormány volt légügyi miniszterét Roosevelt kinevezte személyi tanácsadójának francia vonatkozású ügyekben. Pierre Cot az összeomlás után az Egyesült Államokba menekült, ahol egyetemi előadásokat tartott. Egyik vádlottja volt a riomi pörnek is. Legutóbb Pierre Cot Algirba utazásáról érkezett hír.

*

A Földközi-tenger térségében három amerikai légi hadsereg működik. Keleten a 9-ik, Észak-Afrikában a 12-ik és Dél-Európában az újonnan felállított 15-ik légi hadsereg, amelynek feladata a délnémetországi légitámadások folytatása. A három légi hadsereget Spaatz amerikai altábornagy parancsnoksága alá helyezték.

*

A szovjetorosz hivatalos jelentésekben eddig négy repülőtábornagy nevével találkoztunk. Ezek: Novikov, Golovanov, Solodanov és Wladikov.

*

Az amerikai haditengerészet tengerentúli légiszállító szolgálatának kiépítésére 40,000.000 dollárt fordítanak. Háború után az itt alkalmazott repülőgépeket és személyzetet, valamint berendezéseket azonnal a légiközlekedés szolgálatába állítják.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

A német Gotha »Go 244« mintájú csapatszállító siklórepülőgépeket újabban motoros kivitelben is készítik. Két francia Gnome & Rhône 14 M mintájú, egyenként 800 lóerős csillagmotort alkalmaznak rajta. A gép 23 utast szállít.

*

Részleteket közöl a német IDL Sir Stafford Cripps repülőiparügyi miniszter egyik newcastlei beszédéből, amelyben összehasonlító adatokat hozott nyilvánosságra a brit repülőipar fejlődéséről. Adatai szerint 100-nak véve a brit repülőipar 1940. első félévi termelését, a későbbi évek első félévi termelési eredménye a következő:

A gyártott repülőgépsárkányok súlyának emelkedése:

1940 = 100
1941 = 161
1942 = 244
1943 = 364

A gyártott repülőgépmotorok összlóerőteljesítményének emelkedése:

1940 = 100
1941 = 179
1942 = 373
1943 = 486

Amint a fentiekből megállapítható, a motorgyártásban a fejlődés gyorsabb volt, mint a sárkánygyártás terén.

*

A Vickers Armstrong koncern egyik repülőgépgyárának munkásai gyűlést tartottak, ahol több, mint ezren gyűltek össze. A gyűlésen elhatározták, hogy a repülőiparügyi miniszterhez küldöttséget menesztenek, mert szükségesnek tartják felvilágosítani őt arról, hogy amikor legutóbb a gyárban látogatást tett, a gyárvezetőség részéről félrevezették. A látogatást megelőző időben előállított repülőgépeket ugyanis a leszállítás elől visszatartották, hogy a miniszter a gyártás üteméről a valóságnál jobb benyomást szerezzen.

*

A léggömbgátak ellen a brit repülőgépek a szárnyaikon elhelyezett drótvágó berendezéssel védekeznek. A négymotoros brit bombázókon 16 ilyen berendezés van beépítve a szárnyak belépő élére.

*

A svájci Interavia — angol hírforrásokra hivatkozva — azt állítja, hogy a német BMW-motorgyárban a 14 hengeres, 1600 lóerős BMW 801 mintájú kettős csillagmotoron kívül egy BMW 802 mintájú 18 hengeres, 2000 lóerős motort is gyártanak. Állítólag ilyen 2000 lóerős motorokat alkalmaznak a Dornier Do 217 E mintájú kétmotoros bombázógépeken, nemkülönben a Focke-Wulf Fw 190-ből továbbfejlesztett Fw 290 mintájú együléses vadászgépeken. Az utóbbi gép legnagyobb sebessége az erősebb motor alkalmazása következtében 625 km/ó.-ról 675 km/ó.-ra emelkedett. Fegyverzete 4 darab 20 mm-es gépágyú és 2 nehéz géppuska. A fenti adatokat fenntartással közöljük.

Anyagtorlódás miatt hirdetéseink egy részét újévi számunkban vagyunk kénytelenek közölni, miért is i. t. hirdetőink elnézését kérjük.

KATONAI HIREK

Göring birodalmi tábornagy, a német légierők parancsnoka és Németország légügyi minisztere a nyugat-németországi és dél-németországi repülő alakulatokat,

továbbá a bombatámadást szenvedett városokat és fontosabb hadiüzemeket megszemlélte.

*

Nakasano tábornok, a délkínai japán légierők parancsnoka repülő hősi halált halt.

*

A Szicíliában és Dél-Olaszországban bevetett brit ejtőernyős vadászok alkalmazása sok kívánnivalót hagyott hátra — írja a Times.

*

Heinz Schmidt német főhadnagy, 173 légi győzelem hőse, nem tért vissza. A 23 éves főhadnagyot kiváló teljesítményeiért közkatonából léptették elő tisztté.

*

A háború kezdetétől 1943 szeptember végéig 49.970 halottja és 59.390 sebesültje volt Angliában a német légi támadásoknak.

*

Sir Archibald Sinclair brit légügyi miniszter kijelentése szerint az angol légierők 1943 első kilenc hónapjában 1844 bombázó repülőgépet vesztettek.

*

Az angol repülő időjelző szolgálat egy-egy repülőgépe naponta 2—3 felszállást végez 13.000 m magasságra a repülő hadműveletekhez szükséges időjárási adatok kiegészítése céljából.

*

A Celebes-szigetén lévő japán támaszpontokat támadó Liberator-repülőgépek — Reuter-jelentés szerint — 3840 km-t tettek meg.

*

Az angolszászok salernói partraszállásához szükséges repülőbiztosítást hét repülőgéphordozó gépei látták el, amint az utólag nyilvánosságra hozott jelentésekből megállapítható. Ezek között két nagy repülőgéphordozó volt: az »Illustrious« és a »Formidable«, továbbá egy 14.500 tonnás repülőgépszállító segélyhajó: az »Unicorn«. A többi négy a Woolworth-osztályhoz tartozó kereskedelmi hajóból átalakított hordozó volt, névszerint: az »Attacker«, a »Battler«, a »Hunter« és a »Stalker«. Az utóbbi hajók fedélzetéről Vickers-Supermarine »Seafire«-mintájú vadászegyülésesek szálltak fel. Ez a géptípus nem más, mint a »Spitfire« módosított kivitele, amelyet a hajók fedélzetén való használatra alkalmaztak.

*

A »Daily Herald« Walter Citrine repülőgépgyári üzemvezető tollából nyilatkozatot közöl arról, hogy mit keres Szovjet-Oroszországban egy repülőgépgyári munkás. Ezek szerint egy 16 éves tanoncnak 400 rubel, egy gépkezelő munkásnőnek 12 hónapos kiképzés után 500 rubel, míg a gyárvezető tanács elnökének 1000 rubel a havi keresete. 1000 rubel a hivatalos árfolyamon 820 svájci franknak felel meg, de vásárlóértéke csak 170 svájci frank.

Citrine megfigyelése szerint egy moszkvai repülőgépgyár munkásai két munkarészlegben dolgoztak, naponta 12 órai munkaidő mellett. Munkaszünet: 1 óra.

*

4000 munkás sztrájkba lépett az amerikai Brewster-repülőgépgyárban. Amidőn a kormány katonai behívásokkal fenyegette meg a sztrájkolókat, négynapi sztrájk után ismét munkába léptek.

*

A francia Bréguet-repülőgépgyárban kétmotoros csavarrepülőgépet építenek, amelyet még a háború előtt a francia haditengerészet rendelt meg. A gép háromszemélyes kivitelben készül, két darab, egyenként 220 lóerős Renault-motorral. Legnagyobb sebessége: 250 km/ó.

*

A francia Gnome & Rhône repülőmotorgyár 28 hengeres, léghűtéses csillagmotor kifejlesztésével foglalkozik, amelynek a teljesítménye állítólag 3750 lóerő. Az új kísérleti motor befecskendezési elv szerint épült. Kompresszióviszonya 1:6.4. Teljes hengerűrtartalma 77.34 l.



REPÜLJ, TE IS PAJTÁS

IV.

Karcsú M. 22-es vált ki a lejtő fölött vitorlázó gépek sorából. Nesztelen szárnyakkal, erősen süllyedve suhant át a fejünk fölött. Pista felugrott mellőlem és önkénytelenül előreszaladt néhány lépést. A gép 200—250 kilométeres sebességgel, mintegy két méteren siklott végig a felpúposodó hegyhát fölött, azután kecses iveléssel felhúzott a magasba és csúszásban végződő bukófordulóval leszállt elénk a Hármashatárhegy oldalára.

Pista gyerek visszaballagott hozzám, letelepedett a fűre és töprengve nézett rám.

— Hol is hagytuk abba?

— Gondolhatod, Pista, — folytattam a megszakadt beszélgetést — hogy ennyi repülőélmény után már nem jöttem zavarba, ha társaságban szó került a repülésről. Ilyenkor mindig úgy éreztem magam, mint a huszár, ha lovat emlegetnek! Felcsillant a szemem és kétszer se kellett kérniök, hogy beszéljek. Még a legegyszerűbb leszállást is úgy el tudtam mesélni, hogy szavaimat tátott szájjal hallgatták. Lehettek ott cinikusok, nagyképűek, tehettek azok már tőlem akár száz gúnyos, vagy lekicsinylő megjegyzést, én pajtás többé már nem féltem tőlük. És ha mégis belém akartak kötni, feléjük se fordultam, csak úgy félvállról vetettem oda:

— Repültél már?...

— Erre mindig néma csönd volt a válasz, a sopánkodás, ágálás egyszerre abbamaradt, én győztem!

— Vagy talán nem is én győztem?... Talán a repülés eszméje győzött általam...

— Természetesen, ha nem is minden nap, de azért minden héten írtam egy hosszú levelet szüleimnek, melyben lehetőleg mindig humorosan igyekeztem tudtukra adni, hogy még minden kapcsolt részem teljes épségben megvan.

— Érdekes az ő kapcsolatuk és viselkedésük a repülést illetőleg. Ezt el kell neked mesélnem, Pista.

— Az első hónapokban hetenként 2—3 levelet, lapot kaptam tőlük. Ezeknek a leveleknek a soraiból minduntalan az elfojtott féltés izgalma áradt felém. Később ritkultak a levelek, de az egyetlen fiúért remegő szülő hangja még sokáig ott zsongott a mondatok között.

— Szüleim teljesen tájékozatlanul állottak a repülés kérdése előtt. Első szabadságaimon igyekeztem a lehető legközelebb vinni hozzájuk a felhajtó erő titkait, a sebesség és a magasság helyes értelmezését, nehogy ők is abban a gyakori tévhitben éljenek, hogy minél alacsonyabban és minél lassabban repül az ember, annál nagyobb biztonságban van, de be kellett látnom, hogy ők egyelőre mégis csak egy földhöz szokott generációt képviselnek és ezek a fogalmak számukra lehetnek érdekesek, lehetnek talán csodálatosak, de mindig idegenek maradnak.

— Több, mint tizesztendei repülés után Budapestre kerültem és itt beléptem a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületbe, mert öreg motorosrepülő létemre képzeletemet még mindig izgatta az a kérdés, hogy milyen is lehet az a motornélküli repülés? Szárnyalni odafenn a kék végtelenben, recsegő motor nélkül a fenséges csendben, kizárólag a szelek szárnyára és az emberi kéz ügyességére bízva gépünket?

— Nem akarok azonban saját vitorlázó élményeimben messzire kalandozni. Az egyesületbe való belépésemet csak azért említem meg, mert ekkor nyílt alkalmam először arra, hogy szüleimet esetleg cselekvőleg is közelebb hozhassam a repüléshez.

— Már régen motoszkált a fejemben a dolog, amikor egyik otthoni látogatásom alkalmával említést tettem arról, hogy jöjjenek egyszer ki a sportrepülőtérre és nézzék meg közelebbről, hogy milyen is az a repülés. — »Esetleg ti is repülhettek, ha van kedvetek hozzá«... — említettem meg csak úgy mellékesen, de azért figyeltem a hatást...

— Végeredményben az történt, hogy szüleim rövidesen fölutaztak hozzám Budapestre, beültünk a Dékávémba (D. K. W.) és kihajtottunk a repülőtérre. Odakint szüleimet nagy szeretettel fogadták a fiúk és Bollmann Béla, a MSrE vezető oktatója rövidesen kitolatta a műegyetemisták egyik saját tervezésű gépét, egy M. 24-et. Szüleimnek sorra kellett magyarázni, hogy ez mire való, annak mi a rendeltetése, stb. Minden érdekelte őket. És a végén egymás után beültek mögém az ülésre és mindkettőjüket fölvittem a levegőbe.

— Hogy ők mit éreztek? Nem tudom. Csak azt láttam, hogy kipirult arccal, csillogó szemekkel, az ülés oldalába eleinte jól megkapaszkodva ültek mögöttem, de amikor tréfásan hátrakiáltottam és látták, hogy velük semmi szörnyűség sem történik és hogy már régen a levegőben vagyunk és a gép olyan biztosan, olyan simán úszik, hogy még a sebességet sem érzik, akkor egyszerre fölengedett bennük a merevség. Elengedték az ülés oldalát és mind hangosabban kiáltották előre, hogy: »Az ott a Margitsziget!« — »Az meg a Jánoshegy!« — »És az mi ott? — mutogattak lefelé — az a sötét folt?!« — »Az a Kelenföldi pályaudvar!« — kiáltottam vissza.

— Olyan simán vezettem a gépet, ahogyan csak tudtam, mert nem elijeszteni akartam őket a repüléstől, hanem megszerettetni velük a repülést.

— És látod, Pista, ezt kellene tenni mindazokkal a szülőkkel, akik a repüléstől való félelmükben nemcsak maguk irtóznak a repülés gondolatától, hanem attól még gyermekeiket is eltiltják! Valahogy észrevétlenül belopni őket egy gépbe és a kendőt csak már a levegőben leoldani a szemük elől, hogy lássák, mi az: a magasból lenézni a szabályosan sorakozó, színes gabonatáblákra, a gyermekjátéknak tűnő, apró falvacskákra, főterükön a templommal, amelynek tornya akkorának látszik, mint egy kisebb méretű öngyujtó; a végeláthatatlan messzeségbe kigyózó Duna opálosan csillogó szalagjára; hogy érezzék a le-

vegő csodálatos tisztaságát, hogy megtudják, mi az, amikor lehull a földhöz szegezett emberről a rög bilincse, amikor fölszáll a szenny, a sár, a hazugság és gyűlölködés határain túl a fehéren ragyogó, szűzi felhők világába...

— Ez a repülés Pista!

— És milyen kár, hogy olyan sokan vannak azok, akik nem merik megismerni ezt az érzést...

Mindketten fölfelé néztünk, föl a kéklő messzeségbe. A lejtő mentén vitorlázó gépek gyűrűje fölött, nagyon magasan két M. 22 és körözött. Bizonyára valami jófajta termiket találhattak, hogy ilyen magasra fel tudtak kapaszkodni. Már alig látszottak. Sokáig néztük a gólyák módjára, méltóságteljesen keringő gépeket és hallgattunk.

Azután eszembe jutott, hogy még nem fejeztem be szüleim repülésének történetét.

— S ha szüleim eddig csak tisztelték bennem a repülés fanatizmusát. — szólaltam meg ismét — akkor ezután már meg is értették, mert maguk is rabjai lettek ennek az érzésnek.

— Tudod Pista, hogy azóta valahányszor meglátogatnak és szép az idő, ki kell őket vinnem repülni! És tudod, hogy már mindketten túl vannak a hatvanon!?

— Egyik nyáron Rácalmásra igyekeztünk a kocsimon. Érd mellett megláttuk a vitorlázó gépeket a levegőben. Anyám egy darabig csak nézegette a kóválygó »madarakat«, azután kijelentette, hogy ő pedig vitorlázó gépen is akar repülni, mégpediglen most rögtön.

— No, vakartam meg a tarkómat, ez annyit jelent, hogy legalább másfél órával később érünk Rácalmásra. »Nem baj« — jött a válasz — »Rácalmásra még sokszor mehetünk, de ki tudja, lesz-e még ilyen jó alkalom a vitorlázó repülést is kipróbálni!« — És félóra mulva apámmal az érdi hangár előtt nézegettünk fölfelé a levegőbe, ahol egy kétüléses Cimborával Bollmann Béla fordulózott. Nem kell úgy e külön mondanom, hogy a Cimbora első ülésében anyám ült...

— Amikor leszálltak, anyám rendkívül méltatlankodott. Először azt hittem, hogy nem tetszett neki a motornélküli repülés, de aztán csakhamar kisült, hogy sapkája nem lévén az erős légáramlás összeborzolta a haját — »és most ilyen fejjel állítsak be Rácalmásról?« — Pörlekedett anyám... — Jót nevettünk és megköszönve Béláék szívességét, egy élménnyel gazdagabban folytattuk tovább utunkat a Duna mentén.

— Ezek után a repülések után teljesen megváltozott a viszony közöttünk. Szüleim már nem voltak többé tájékozatlanok a repülés berkeiben. Ezekután sokkal többet kellett mesélnem a repülésről és gyakran egészen szakszerű kérdésekre kellett részletes, alapos válaszokat adnom.

— Ezek után a repülések után sosem hangzott el szüleim részéről az az aggódó kérdés: »És sokat repülsz mostanában?« »Mondd csak. nem volt még most sem elég abból a repülésből?!« stb...

— Hanem egyszer, amikor otthon egyik éjjeli repülésemről meséltem szüleimnek, amelyet meglehetősen nehéz körülmények között 55 perce hóviharban hajtottam végre, anyám a következő kérdést intézte hozzám:

— Mond csak, nem repülhetnék valahogy egyszer én is éjjel?«...

(Folytatjuk) v. J. Á.

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(2)

Sokan ismerték egyhónapos eredménytelen hajszájukat az elérhetetlen után és a sok bálozó leány most elégtétellel vette tudomásul, hogy visszatértek hozzájuk. Az ő személyük lett újra a vidámság záloga.

Ennek a jóhírüknek köszönhették, hogy január 13-án kirendelték őket a ruszinok szilveszteri ünnepélyére. A görögkatolikus vallású ruszinok ugyanis a Julius Caesar-féle naptárt követve, ezen a napon búcsúztak az ó-évtől és a búcsút a ruszin társaskör helyiségeiben rendezett mulatsággal tették felejthetetlenné. A magyar-ruszin barátság kimélyitésére és ápolására az ünnepélyen a város katonai parancsnoka is megjelent, népes tiszti küldöttség élén és hogy a táncos ifjúság a honvédség részéről is kellő számban képviselve legyen, minden alakulat két-két hadaprródot rendelt ki.

Az ünnepséget a görög-katolikus püspökség történetbúvár kanonokja nyitotta meg magyar, majd ruszin nyelvű megemlékezéssel. Rámutatott a két nép sorsközösségére, hagyományos baráti együttélésére, amelynek évszázados láncait a húszéves cseh uralom legfeljebb eltemette, de nem szakíthatta el. Hangos éljenzéssel fogadott beszéde után ő maga kezdte el énekelni előbb a magyar, majd a ruszin nemzeti fohászt és azután kezdetét vette az ünnepély vidámabb része.

A távolbavesző szarmatasíkság ábrándozó, mély bánattól hangolt zenéje csendült fel. De egyszerre csak szilaj pattogásba csap át a balalajka és fiatal, orosz ruhába öltözött pár ugrik a terem közepére... jön a kalamajka.

Gyönyörű, ébenfeketehajú a leány. Testének minden parányán átizzik a ritmus és félighunyt szemeivel még észbontóbban hat az őt bámuló férfitekintetekre. Minden kavarog, örvénylik benne, a zene üteme egy pillanatra sem hagyja nyugton és a nézők szeme előbb elfárad, mint ő...



Hangos taps... kitörő lelkesedés... a leány büszke mosollyal fogadja és társával együtt a terem végét lezáró szinpad előtt teritett asztalhoz megy, ahol krisztusarcú pap körül népes társaság foglal helyet.

A két repülőhadapród még most is szélütötten állt a helyén. Amint a táncospár kiperdült a terem közepére, egyszerre perzselő lángra lobbant a lelkük mélyén szunnyadó parázs... A táncoló leány nem volt más, mint az annyit keresett, az oly hőn vágyott ismeretlen... Elérhető közelségben... és mégis milyen távol... A szenvedély égig csapott, a feledés gyenge orvosságnak bizonyult.

Félszeg diákokká változtak. Félénken vonultak el a leány asztala mellett, hátha véletlenül összeér a pillantásuk, de kudarcot vallottak. A leány hangos jókedvvel társalgott szomszédaival és ügyet sem látszott vetni a két rajongóra.

Kis asztalt hozattak az asztala mellé, hogy így állandóan közelében lehessenek. Vérük forrott. Ugy érezték, hogy ha ma nem sikerül megismerniök őt, valami borzasztó történik. Őrült gondolatok futottak át agyukon: kiragadni őt társaságából, magunkhoz ölelni és elrohanni vele... valahová, messze, ahol csak az övék...

Laci végre magához tért a varázslatból és az egyik rendezőt megkérte, hogy mutassa be a leánynak. A zenekar éppen csárdást játszott és a rendező készséggel sietett a csinos hadapród segítségére. A krisztusarcú pap asztalához léptek és a rendező bemondva az ifjú nevét, a leányhoz fordult. A hangos ruszin beszéd azonnal megszakadt és ebbe a baljóslatú csendbe szinte kihivóan csengett bele a merev visszautasítás:

— Nem táncolok!

És már el is fordította fejét, azt a gyönyörű, márványszépségű arcát.

Laci előtt elborult a világ, nem hallotta a krisztusarcú bocsánatkérésféle motyogását, nem látta a leány két szomszédjának, különösen a jobboldalán ülő fiatal papnak kárörvendő arcát, csak zuhanni érezte magát... le a mesevárból a feneketlen mélységbe...

Maga sem tudta, hogyan támolygott vissza barátjához. Pista mély részvéttel nézte őt és amennyire kivánta előbb a leányt, annyira szerette volna most megfojtani. Megbántani és kikosarazni őket, a város felkapott táncosait... A porig alázott büszkeség ádáz harcot vivott bennük a szenvedéllyel.

Pedig most jött csak a keserű pohár. Édesdeden andalító tangó, a „Violetta" követte a csárdás utáni pihenőt. A leány szomszédja hangosan — hogy a két hadapród jól meghallja — megszólalt:

— Szabad, Nadja!

(Folytatjuk)



Felkérjük lapunk i. t. barátait, akiknek előfizetésük decemberben lejárt, a lap zavartalan küldése és adminisztrációnk megkönnyítése érdekében a mellékelt postai befizető lapon az előfizetést megújítani szíveskedjenek.

Lapunk támogatásáért ezúton is köszönetét fejezi ki a Kiadóhivatal.

Weber Lajos, Budapest. 1. Az Ezermester évfolyamai már nem kaphatók, de egyes számok még beszerezhetők szerkesztőségünkben. 2. A Handbuch der Luftfahrt már sehol sem szerezhető meg. Hasonló típuskönyv az eddig már két kiadásban megjelent Kriegsflugzeuge című német munka, melyet ajánlhatunk. 3. Magyarországon idegennyelvű repülőlap nem jelenik meg. .4 Levele elején felvetett ötletekkel már mi is foglalkozunk.

Cseh Pál, Beregszász. 1. A Honvéd Légierőknek nincs hadapródiskolája. 2. Vitorlázórepülőtábor iránt a Magyar Aero Szövetségnél érdeklődjön.

Mihók Ábrahám, Csepel. Uj megoldású légcsavarjával nem tudunk foglalkozni, mert terve nem beszél elég világosan.

Gyuresik Pál, Szeged. Irása egyelőre nem használható.

Kovács Gusztáv, Jászberény. A repülőgép zajtalan haladását már sok kísérlettel próbálták megvalósítani, de egyelőre teljes sikert nem sikerült elérni. Erre nézve talál adatokat lapunk multkori számában.



Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

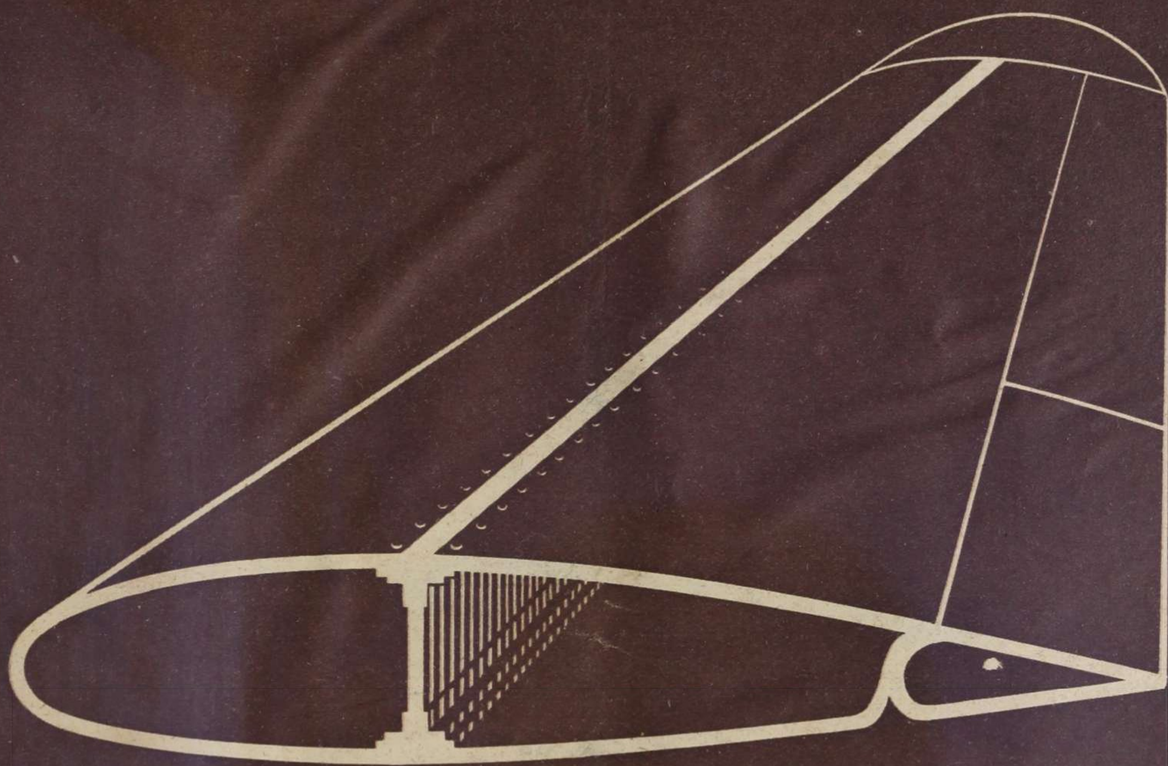
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 24.— pengő vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarék. pénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

SCHLENZIG





AZ EGYFŐTARTÓS SZÁRNY,

melyet a világ legismertebb repülőgépgyárai alkalmaznak

MESSERSCHMITT-SZABADALOM



MESSERSCHMITT A.G.

Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.